Blauwe tram neemt afscheid van Scheveningen



Foto: Fotobureau Stokvis, Den Haag

Conducteur W. J. van der Meer mocht zaterdagnacht met de omstanders een glaasje mee drinken, maar bestuurder J. K. Heugens moest het alleen doen met de rookwaar en dat zal best gegaan zijn. De heer Thomas (rechts) van het kantoor in Leiden sloeg het tafereel glimlachend gade.

Scheveningen moet het voortaan zonder blauwe tram doen. De kolossale rijtuigen, die elk half uur van Voorburg via het Malieveld door de Nieuwe Scheveningse bosjes tot vlak bij het Gevers Deynootplein doordrongen, zullen nog slechts de brug naar de Laan Copes mogen bereiken. Veel indruk heeft dit besluit van de directies van de N.Z.H.V.M. en van de H.T.M. niet gemaakt. Een heel klein groepje mensen kwam afscheid nemen toen zaterdag even na middernacht het laatste tramstel van Scheveningen vertrok. Wel stonden voor vele ramen langs de route de mensen te wuiven. Maar ze leken eerder blij van het sonoor fluitend gevaarte verlost te zijn, dan bedroefd over het verlies van dit langzamerhand historisch wordend vervoermiddel.

Toch bewezen voor het vertrek enkele geregelde passagiers hun aanhankelijkheid aan het trouwe vervoermiddel. „Het bleef altijd staan, ook al was je nog honderd meter van de halte", was het commentaar van enkele dames uit Huize Royal in de Stevinstraat, die de conducteur en bestuurder met bloemen kwamen verrassen. Een jongeman, gemiddeld vier keer per dag tijdelijk bewoner van een blauw tramstel, overreikte geroerd doosjes sigaretten. En een dame verscheen zelfs met een mandje met glazen en een grote fles. Om het afscheid wat minder droevig te maken voor het personeel, dat straks bij het wisselen de ruime lus van Scheveningen node zal missen.

Begeleid door een zwaar bemande politiejeep zette de laatste blauwe zich eindelijk in beweging. Met in de beide wagens zo'n honderd passagiers, van wie de Royaldames zich nog het meest feestelijk toonden. Helaas was hun laatste halte gauw bereikt. Wuivend namen ze afscheid van hun laatste tram. Die fluitend antwoordde.

ALS OF BAND LEEG LIEP ....

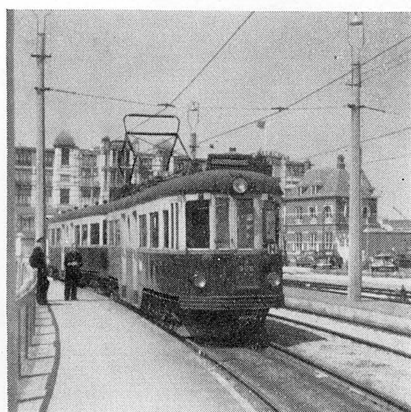
Vrijwel voortdurend riep de fluit de mensen aan de ramen van hun woonkamers en slaapkamers. Dit was niet zozeer te danken aan de bestuurder, als wel aan het vernuft van een paar Voorburgse jongelingen. Zij hadden zich tijdig voorzien van een stukje hout, waarmede ze het signaal bedienden aan de andere zijde van de motorwagen dan de bestuurder stond. Je moet er maar op komen. Ook het licht ging af en toe uit. Doch de noodrem voldeed niet aan de verwachtingen. Werd er aan getrokken, dan hoorde men onder de wagen een sissend geluid, alsof een lekke band leeg liep. Maar de tram reed rustig verder.

Bij elke halte verminderde het aantal passagiers. En met het aantal passagiers verminderde ook de animo dit afscheid tot de gebruikelijke baldadige gebeurtenis te maken. De conducteur riep zelfs wat clementie in voor de monteurs, die de gehele nacht zouden moeten doorwerken, wanneer de noodremmen inderdaad goed zouden gaan functioneren. Toen het traject bereikt was, dat ook na 1 september bereden blijft, ging de grap er al gauw af.

Alleen de fluit bleef tot Voorburg verkondigen, dat hier een historisch afscheid plaats vond.

Uit: Het Vaderland.

Foto G. J. de Swart



Tramtrein op het emplacement te Scheveningen.

Bij het afscheid

O blauwe tram, wij moeten scheiden,
en scheiden, dat doet altijd zeer,
je brengt ons nu nog wel naar Leiden
maar naar 't strand, dat nooit meer.

Wij konden steeds op je vertrouwen,
bij regen, wind of zonneschijn,
wij leerden echt van jou te houden,
jij was ons uitverkoren lijn!

Al was 't dan op enk'le dagen
Op Scheveningen extra druk,
je bracht ons met je blauwe wagen
steeds veilig snel naar huis terug!

Ook stond men weleens in de rij
je liet ons nooit lang wachten,
het euvel was steeds gauw voorbij
en nooit hoorde men van klachten!

Hoe moet het nu op drukke dagen
als iedereen naar zee toe wil,
kan dan lijn negen alles dragen
wat onderweg erin nog wil???

Of krijgen wij misschien wel bussen,
het voertuig van de nieuwe tijd,
waarin men hangend aan de lussen
ons ook naar Scheveningen rijdt?

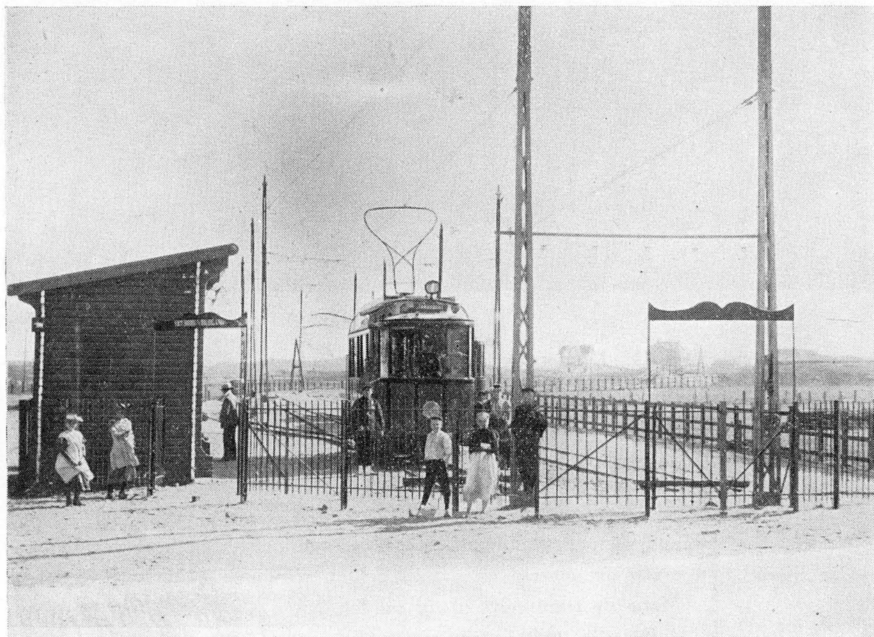
Ik vrees, dat menigeen zal zuchten
als hij de tram voorbij ziet gaan
en luid zijn ongenoegen luchten
als lang hij in de rij moet staan.

Inwoonster uit Den Haag.

Afscheid van „Blauwe Tram" werd vrolijke begrafenis

Het begon allemaal in Haarlem, waar een grote menigte zich reeds omstreeks half zeven zaterdagavond in de Tempeliersstraat had verzameld om de droeve gebeurtenis met gepaste vreugde bij te kunnen wonen. De toeschouwers zouden echter tot kwart over acht moeten wachten tot de werkelijke viering zou kunnen plaats vinden. Maar dat vormde geen bezwaar, want de Haarlemmers zijn verknocht aan een goede vriend. En een goede vriend was de oude trouwe blauwe tram. Daar kan men verzekerd van zijn. Daarom werd het lange wachten geduldig gedragen.

Dan opeens het schrille fluitje. De tram komt! Een gejuich klinkt op uit duizenden kelen. De mensen hangen uit de ramen, zitten op de daken en in lantaarnpalen! De leden van de Koninklijke Liederentafel „Zang en Vriendschap" beklimmen de bank tegenover het wachtkamertje in de Tempeliersstraat. De tram komt met piepende remmen tot stilstand. Stram in de houding staan de leden van „Zang en Vriendschap" in hun geklede jassen. De hoge hoeden worden afgenomen. Een droeve waas trekt over de gezichten. De dirigent heft de handen ten hemel en dan barst het „Requiem op de blauwe" los.



Het tramstation van de E.N.E.T. in Zandvoort, kort na de opening in 1899. (fotoverz. J. van Schaik)

Nog tweemaal zal de Koninklijke Liedertafel het droevige lied ten gehore moeten brengen. Maar voordat dit geschiedt, beklimt Jhr. Dr. J. C. Mollerus het (geïmproviseerde) spreekgestoelte om een passende lijkrede op het verdwijnen van de tram uit te spreken.

„Ze hebben in Haarlem lange tijd uitgekeken naar een halve gek, die bereid zou worden gevonden de lijkrede uit te spreken. Alle halve gekken hebben ze gevraagd het nu maar te doen. Ze zijn bij Harry Prenen geweest en bij Kees Spoelder. Toen hebben ze het mij gevraagd. En daar sta ik dan", zei Jhr. Dr. Mollerus en zijn woorden werden onderstreept door een daverend applaus van de „begrafenisgangers".

Uit: Maasbode, Rotterdam

De N.Z.H.

Autobusdienst Amsterdam-Zandvoo

Nu de tramlijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort op 1 september j.l. door een autobusdienst is vervangen willen wij enige beschouwingen geven over de geleidelijke voortgang vindende overgang van tram- naar autobustractie, waarbij in het bijzonder de opheffing van genoemde tramlijn zal worden belicht.

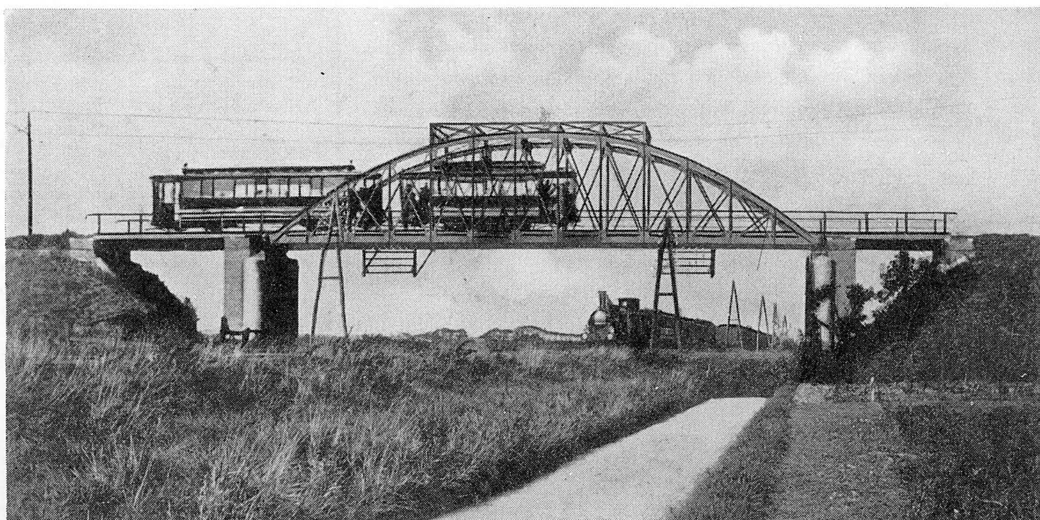
Gaan wij ruim een halve eeuw in de geschiedenis terug, dus naar de tijd waarin de auto, laat staan de autobus zijn intrede nog niet had gedaan, daar zien wij, dat het openbaar vervoer werd bewerkstelligd door de spoorwegen, lokaalspoorwegen en tramwegen. Bij de laatstgenoemde railverbindingen was men voor wat de interlokale lijnen betreft praktisch uitsluitend aangewezen op de stoomtractie, terwijl op de stadstramlijnen voor het merendeel de *paardetram* dienst deed. De elektrische tram komt rond de eeuwwisseling langzamerhand op.

Dit beeld zien wij ook bij N.Z.H.V.M., waarbij dan nog voor de goede orde zij vermeld, dat de huidige Maatschappij pas in 1946 is ontstaan uit een aantal bedrijven, thans aangeduid met de naam „voorloper-maatschappijen", die in dat jaar werden geliquideerd. De voornaamste hiervan waren de Noord-Zuid-Hollandsche *Tramweg* Maatschappij N.V. en de Electrische Spoorweg Maatschappij N.V.

Deze laatste bleef bestaan en kreeg als nieuwe naam: Noord-Zuid-Hollandsche Vervoer Maatschappij N.V., kortweg N.Z.H., dit gezien de bekendheid van de zojuist genoemde N.Z.H.T.M. die voordien lange tijd de exploitatie voor de andere tot de N.Z.H.-groep behorende Maatschappijen had verzorgd en zich met zijn blauwe trams een eigen plaats had verworven.

De oudste lijn was die van de Haarlemsche Tramweg Maatschappij, de paardetram van het Haarlemse Station naar den Hout (1878).

De stamlijn Haarlem-Leiden, aangelegd door de N.Z.H., dateerde van 1881 en heeft als stoomtramlijn bestaan tot 1932 toen hij als laatste werd geëlektrificeerd. Voor die tijd waren geëlektrificeerd de paardetramlijn in Leiden (ex Rotterdamsche Tramweg Maatschappij), de lijnen Leiden-Katwijk/Noordwijk (ex N.Z.H.T.M.), Leiden-Den Haag (ex Maatschappij tot Exploitatie van Tramwe-



E.N.E.T. tramstel Haarlem-Zandvoort omstreeks 1900. Motorrijtuig serie 31—38 (zie het artikel over de „potwagen", elders in dit blad) met lange bijwagen serie 51—55 op het viaduct te Heemstede/Aerdenhout. (fotoverz. H. D. Dekker)

an tram naar bus

een nieuwe fase in de reorganisatie

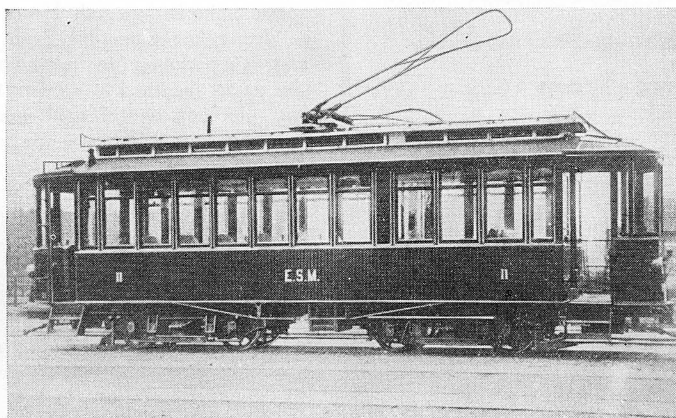
genlijn tegelijkertijd verbouwd van smal- tot normaalspoor en verlengd met de stoomtramweg van de Staatsspoorwegen naar Scheveningen), Haarlem (Schoten)-Den Hout-Heemstede en Haarlem (Verwulft)-Zijlweg-Overveen (ex N.Z.H.T.M.). Het net werd in 1932 nog uitgebreid met de door de N.Z.H. geëlektrificeerde tramlijnen Amsterdam-Volendam en Purmerend van de (Tweede) Noord-Hollandsche.

In dit beknopte overzicht, hetwelk wij geven, opdat men een indruk krijgt van de omvang van het bediende gebied, ontbreken dan nog de als elektrische tramweg aangelegde lijnen van de Eerste Nederlandsche Electrische Tram en de Electrische Spoorweg Maatschappij.

Wij komen hiermede wat dichterbij, want de E.N.E.T. opereerde in Haarlem en omgeving en deze Maatschappij mag zeker met ere worden genoemd in verband met het pionierswerk op het gebied van de nieuwe tractievorm verricht. In 1897 opgericht bracht zij haar eerste lijnen reeds in 1899 in exploitatie, met name de z.g. Ceintuurbaan in Haarlem en de interlokale tramweg Haarlem-Zandvoort, bij de aanleg waarvan een omvangrijk kunstwerk moest worden aangelegd, namelijk het viaduct over de spoorweg te Heemstede/Aerdenhout. Het materieel stond nog in de kinderschoenen: de ceintuurbaanmotorrijtuigen waren eigenlijk niet veel anders dan paardetramwagentjes met een beugel op het dak, de balkons waren aanvankelijk geheel open. Het materieel van de Zandvoortlijn was forser uitgevoerd. Dat de E.N.E.T. met grote voortvarendheid te werk ging blijkt wel uit het feit, dat het net reeds enkele jaren later werd uitgebreid met een lijn van Haarlem (Station) naar Bloemendaal.

Kort daarop kwam de E.N.E.T. echter onder de vleugelen van de E.S.M. die, evenmin voor baanbrekend werk terugschrikkend, de grote lijn van Haarlem (Tempeliersstraat) naar Amsterdam (Spui) had aangelegd en de exploitatie was aangevangen met een aantal enkele motorwagens van het type, dat wij dit jaar tot de laatste dag van het bestaan van de lijn hebben gekend: dat met de smalle hoge ruitjes, fabrikant Métallurgique. Voornamelijk op verzoek van de Gemeente Haarlem werd in 1904 de lijn Amsterdam-Haarlem (E.S.M.) samengevoegd met Haarlem-Zandvoort (E.N.E.T.), zodat de trams van de E.S.M. van Amsterdam naar Zandvoort konden doorrijden. De E.N.E.T. legde zich sindsdien toe op het stadsvervoer te Haarlem en omgeving. Zo werd in 1913 nog een verbinding met Overveen over de Julianalaan aangelegd.

Het materieel onderging in de loop der jaren vele en vaak ingrijpende wijzigingen en moderniseringen: de E.N.E.T.-motorrijtuigen werden weldra voorzien van glasschermen in de kopwanden, voornamelijk ter bescherming van de in weer en wind staande wagenvoerder. Toen het vervoer als gevolg van het stijgende reizigersaanbod in de zich uitbreidende stad en naar de zich als forensen-wijken ontwikkelende dorpen Bloemendaal en Overveen toenam, werden alle motorwagens vergroot door verlenging van de wagenbak en vervanging van de twee-assige onderstellen door twee-assige draaistellen. Wel aardig is te weten dat het laatstovergebleven motorrijtuig, de A 37 („potwagen")



Métallurgique motorrijtuig serie 1—34 van de E.S.M. in oorspronkelijke staat (1903). Lange en korte beugel i.v.m. de verschillende hoogte van bovenleiding.

Vervolgens herinnerde Jhr. Dr. Mollerus eraan, hoe in de oude tram — vooral in de wintermaanden — vaak de basis werd gelegd voor menig goed huwelijk en hij eindigde met de hoop uit te spreken, dat het busvervoer een andere dan een huwelijkspiek, namelijk een vervoerspiek te zien zou geven.

Hierna betrad de directeur van de N.Z.H., de Heer J. J. Jurrissen, het podium om zijn dank te brengen aan allen, die het afscheid van de tram zo onvergetelijk hadden gemaakt.

„Aan de buitengewone plichtsbetrachting van het personeel", aldus de Heer Jurrissen, „is het mede te danken geweest, dat de N.Z.H. zo'n goede naam op vervoersgebied heeft verworven". Hij sprak de hoop uit, dat deze goede naam, ook in het bussentijdperk bewaard zou blijven.

Daarna vertrok de tram, héél langzaam door de menigte dringend, naar Amsterdam, terwijl de gelukkigen, die zich een plaatsje in één van de vijf wagens hadden ver overd, luide werden toegejuicht. Voor het vertrek echter werd om de koplampen van de voorste wagen een grote grafkrans bevestigd met als opschrift: „Halte Kampervest".

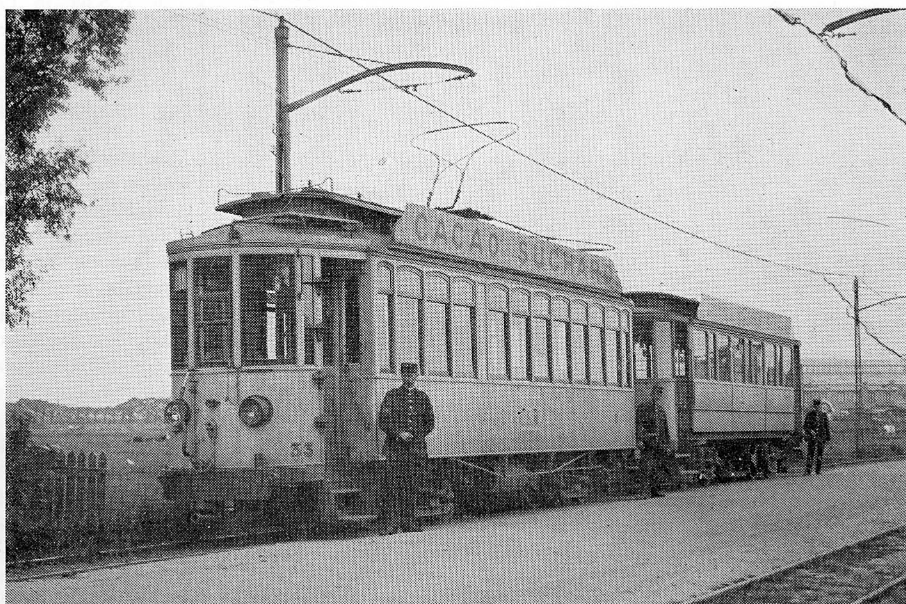
Kort daarop kwam een tweede tram uit Zandvoort aan, die ook werd verwelkomd met het „Requiem", dat ten behoeve van radio, film en televisie nog een keer door „Zang en Vriendschap" werd gezongen. De strofen van het lied werden afgewisseld met het geluid van het bekende conducteursfluitje.

Aan het slot werd de componist en tekstdichter Jos de Klerk door toejuichingen van het publiek gehuldigd.

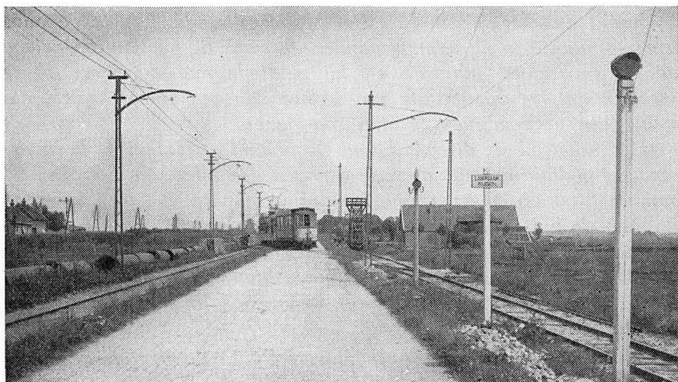
Daarna had in restaurant Brinkman aan het Houtplein nog een kleine plechtigheid plaats, waarbij Jhr. Dr. Mollerus als bestuurslid van Haarlems Bloei, namens deze stichting aan de heer Jurrissen het „Requiem" in prachtband aanbood onder het uitspreken van een toepasselijke speech. De heer Jurrissen bracht dank voor de ontvangen hulde, waarna „Zang en Vriendschap" nog enige liederen ten gehore bracht.

Nadat zich nog enige trams door de menigte hadden bewogen was het de beurt aan het tamboerkorps van de gymnastiekvereniging „Bato", dat op de maat van een treurmars langzaam opmarcheerde, op deze wijze hulde brengend aan het trouwe vervoermiddel, dat die avond afscheid nam.

Uit: Haarlems Dagblad



E.S.M. tramtrein op de Leidsevaart te Heemstede, omstreeks 1906.



De Amsterdamsevaart omstreeks 1906.

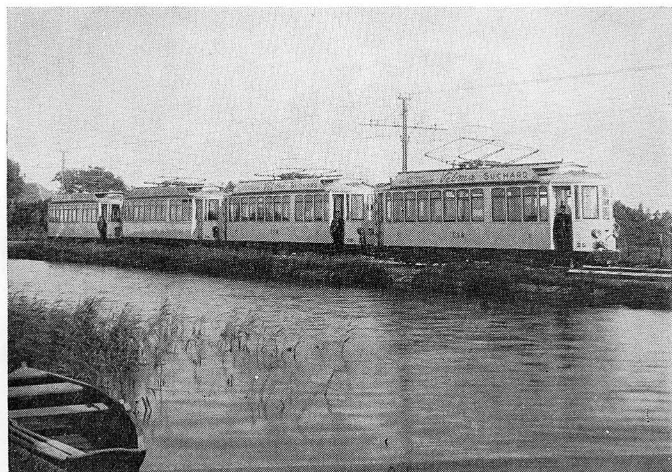
Op 't afscheydt van De Blauwe Tram

Die, na 53 jaer tusschen Amsterdam en Zandvoort te hebben gereden, moet wycken voor de Autobus.

Myn wens behoede U onverrot,
O Blauwe Tram, die zoveel Jaeren
De Stormen tussen Y en Spaeren
Heldhaftig getrotseerd hebt, tot
Het dom gegrom der Autobussen
U van het smalle Spoor verjoegh,
Dat ons naer Zandvoorts Duynen droegh;
Wie zat ooyt zachter in het Kussen
Dan hy, die Treyn en Tydt ten Spyt,
Zich onbekommerd alle Daeghen
Van Aerdenhout naer 't Spuy liet draeghen,
Wie was U ooyt zo toegewyd
Als 't goede Volck der Tempelieren,
Die, nu vandaegh Uw Fluyt voor 't lest
Weêrklinckt langhs Dreef en Kampervest,
Dit droevigh Afscheydt snickend vieren?
Die op zyn lange, zware Tocht
Nooyt rustte van zyn trouwe Plichten,
Wordt, nu hy voor Geweld most zwichten,
Versmaed voor Roest en Schroot verkocht,
Niets heeft dien Rampspoedt kunnen stuyten,
Gun my, nu ghy wordt uytgeleyd,
Nogh eens de Schorheydt van Uw Fluyt
Om U al rymend uyt te fluyten.

JOOST

Uit: De Groene Amsterdammer.



De eerste Schakeltrein van de E.S.M. bestaande uit vier motorrijtuigen (1913).

tot 31 juli van dit jaar nog heeft dienst gedaan als dienstwagen tussen het hoofdkantoor bij de remise aan de Leidsevaart en het haltekantoor in de Tempeliersstraat, waarna het door de Directie is geschonken aan het Nederlands Spoorwegmuseum te Utrecht. Hier heeft het een plaats gekregen bij een tramstel, afkomstig van de in 1956 opgeheven lijn in Waterland. Het motorrijtuig van dit stel is van het eerder genoemde Métallurgique-materieel van de E.S.M., waarvan een deel naar de lijnen Amsterdam-Purmerend/Volendam was overgebracht na de elektrificatie van die lijnen in 1932.

Dat de E.S.M. oerdegelijke tramwagens in dienst heeft gesteld, blijkt wel uit het feit, dat bijna de gehele serie in 1956 nog in dienst was. Velen Uwer zullen ze zich herinneren als „kikkers" op de lokaaldienst Amsterdam (Spuistraat)-Sloterdijk. Ook op de lijn Amsterdam-Zandvoort nam het vervoer reeds kort na de opening hand over hand toe. De uitbreiding van Amsterdam in westelijke richting langs de trambaan en de omstandigheid, dat vele Amsterdamse zakenlieden zich Heemstede en Aerdenhout als woonplaats hadden gekozen en dat Zandvoort bij de hoofdstedelingen steeds meer als badplaats in trek kwam, noopten de E.S.M. tot opvoering van de frequentie van de dienstregeling en vervolgens tot aanschaffing van een aantal aanhangrijtuigen. De volgende stap was de inrichting van het bestaande materieel, dat met de „smalle ruitjes" dus, voor het rijden in treinformatie, d.w.z. tot tramtreinen bestaande uit motorwagen, bijwagen en motorwagen, eventueel uit te breiden met een derde motorrijtuig. Dit maakte bovendien het rangeren aan de eindpunten overbodig. Ook verdient vermelding van de inrichting van een der rijtuigen tot restauratierijtuig, waaruit blijkt, dat de E.S.M. gericht was op het verlenen van service. De proefneming had helaas niet het gewenste gevolg; de rijtijd was blijkbaar niet van dien aard, dat men onderweg behoefte aan een consumptie kreeg. De tijdens de eerste wereldoorlog in dienst gestelde, zeer luxe en comfortabel ingerichte Beynes-treinstellen kregen uiteraard eenzelfde serieschakeling. Een derde en laatste uitbreiding onderging het wagenpark op de lijn Amsterdam-Zandvoort, nadat de N.Z.H. in 1924 ook de exploitatie van de E.S.M. (en de E.N.E.T.) had overgenomen en wel door de aanschaffing van de welbekende „Boedapesters", het zware type met middenbalkon, gebouwd door Ganz Danubius te Boedapest en kort na de indienststelling ingericht voor het rijden in duw-trek-formatie, d.w.z. met het motorrijtuig in het midden.

De aanhangrijtuigen kregen daartoe aan één zijde een stuurstand. Deze treinsamenstelling, die voor Nederland iets nieuws betekende, was eveneens gericht op een vlottere exploitatie door vermijding van het tijdrovende omrangeren van het motorrijtuig aan de eindpunten. De E.S.M./E.N.E.T. waren aangelegd met een spoorbreedte van 1000 mm. Het gehele traject Amsterdam-Zandvoort was dubbelsporig met uitzondering van een kort gedeelte in de Anthoniestraat in Haarlem (enkelspoor) en op het tramviaduct in Heemstede/Aerdenhout (strengelspoor). In Amsterdam bevond zich het eindpunt gedurende de eerste jaren op het Spui, daarna werd het verlegd naar de Spuistraat, waardoor het kruispunt met de Amsterdamse gemeentetram kon vervallen. De Gemeente Amsterdam had de E.S.M. in 1904 een vergunning met een looptijd van 50 jaar gegeven voor het medegebruik maken van de Gemeentelijke trambaan.

Bij de aanleg van de baan van lijn 13 ontstond de situatie zoals wij die tot het eind van de exploitatie van de blauwe tram hebben gekend: bij de Krommerdt verliet het smalspoor van de N.Z.H. de normaalsporige baan van het Gemeentevervoerbedrijf. Langs de baan heeft Amsterdam zich naar het westen uitgebreid (Admiraal de Ruyterweg met omgeving). Als gevolg hiervan werd in 1913 een afzonderlijke dienst Spuistraat-Sloterdijk ingesteld.

Tussen Amsterdam en Haarlem lagen de rails jarenlang aan weerszijden van de weg; in Halfweg en ook aan weerszijden van de omstreeks 1930 afgebroken kerk ter plaatse van het huidige Dr. Boumanplein.

In Haarlem voerde de baan over een afzonderlijke brug naast de Amsterdamse poort, terwijl het toen nog geringe verkeer door de poort ging. De baanligging op het Haarlemse Houtplein en de Leidsevaart werd eveneens als gevolg van het toenemende verkeer, met name het gemotoriseerde verkeer, in de dertiger jaren drastisch gewijzigd.

De stroom (spanning 600 V) werd aanvankelijk o.a. geleverd door de E.S.M.-centrale aan de Ringvaart te Halfweg. Naderhand werd de energie voor de bovenleiding geleverd door het P.E.N. (onderstation Halfweg). De Gemeente Amsterdam zorgde voor de stroom op het gemeenschappelijk bereden baanvak in Amsterdam,

de Gemeente Haarlem voor het traject Haarlem-Zandvoort (onderstation Haarlem Leidsevaart).

De tram heeft miljoenen en nog eens miljoenen reizigers vervoerd, waaronder zeer veel vaste klanten, n.l. de abonnement- en weekkaarthouders, voornamelijk forensen uit Zandvoort, Aerdenhout, Heemstede en Haarlem. Dat deze reizigers de tram boven de trein verkozen — ook na 1936 toen de spoorweg Haarlem-Zandvoort was geëlektrificeerd, zodat alle treinen van Zandvoort in Haarlem doorgingen naar Amsterdam — vindt zijn oorzaak wel hoofdzakelijk in het feit, dat de tram de stad Haarlem doorsneed en Amsterdam tot diep in 't hart van de stad doordrong, zodat men tot aan het zaken- en winkelcentrum werd vervoerd. Bovendien werd het trammaterieel in zeer goede staat gehouden, terwijl de dienstregeling nauwkeurig aan de vervoersvraag was aangepast.

Een andere categorie reizigers vormden de iedere zomer terugkerende „stamgasten", de dagjesmensen uit Amsterdam en Haarlem naar Zandvoort; de gezelschappen en schoolreisjes kwamen de gelederen van deze seizoenreizigers nog versterken, terwijl de forensen na de tweede wereldoorlog nog werden aangevuld met de seizoenforensen, de vakantie-kamerhuurders en strandtentenkampbewoners van Zandvoort.

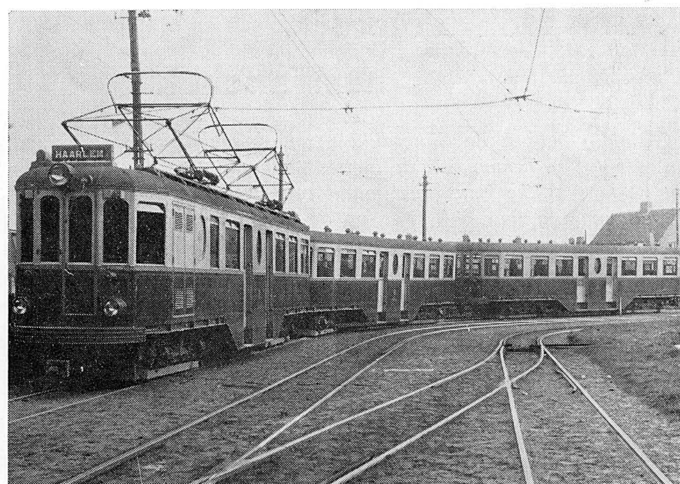
De tram, die bovendien over grote afstanden een eigen baan had (tussen Sloterdijk en de A'damse Poort in Haarlem en tussen de L'vaart te Haarlem en Zandvoort) heeft van zijn ontstaan af in een voortdurende stijgende behoefte kunnen voorzien en men zal zich afvragen wat de Directie van de N.Z.H. tot opheffing heeft bewogen. Hoewel de pers de laatste acht jaar veel aandacht aan deze kwestie heeft besteed, willen wij hierop nog eens nader ingaan.

Hierbij is het nodig de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Nederland gedurende de laatste 25 jaar onder de loep te nemen.

Aan het begin van de dertiger jaren ging Nederland gebukt onder de gevolgen van de wereldcrisis. Tegelijkertijd begon de auto-industrie zich te ontwikkelen en daarmee gepaard ging de opkomst van een nieuw vervoermiddel: de autobus.

Ook de spoorwegen zochten naar nieuwe wegen, waarlangs het vervoer op economische wijze kon worden bewerkstelligd. De crisis, die enerzijds het vervoer deed dalen, legde anderzijds zware lasten op aan de exploitatie (in die jaren voor zeker 90% nog met stoomtractie) van het uitgebreide net van hoofd- en lokaalspoorwegen.

De tramwegdirecties zagen zich voor dezelfde moeilijkheden geplaatst, temeer daar de aanleg van de tramwegen zich in Nederland niet, zoals in België, in een zeker landelijk verband had voltrokken, zodat ieder voor zich naar een oplossing moest zoeken, zij het ook dat de Nederlandsche Vereeniging van Locaalspoor- en Tramwegen



De „Boedapesters" deden hun intrede in 1923. Hier ziet U een stel in de oorspronkelijke formatie, d.w.z. met het motorrijtuig vooraan.



Beeld uit de tweede wereldoorlog (juni 1940): vrachtauto's „beschlagnahmt" en benzine nauwelijks verkrijgbaar. De N.Z.H. reed echter door en nam een tijdlang het goederenvervoer op zich. Spuistraat Amsterdam met personen/goederentram.
(fotoverz. H. D. Dekker)

* *

Aan de scheidende tram Amsterdam-Haarlem-Zandvoort

Nu ga je ons verlaten,
We zijn diep in de rouw,
We voelden ons zo veilig,
Je was ons altijd trouw!

Hoe knus toch was het reizen
Naar en van Amsterdam
Naar zee en and're plaatsen
Vanwaar je ging of kwam...

Wat zullen we je missen
Je vrolijk railsgeluid,
Je dend'ren en je ramm'len
Je schorre waarschuw-fluit.

Ach, goede trouwe schakel
Tussen stedeling en zee
Als ze je gaan verbreken
Waar reizen we dan mee?

Hoe moet dat nu met ons gaan,
In Haarlems oud kwartier,
Men gaat ons isoleren,
Waar blijft nu ons plezier?

Hoe komen wij deez' hoek uit
Naar Amsterdam, naar Zee,
We moeten einden lopen
Want niemand neemt ons mee...

Ach blijf nog even doorgaan
Tot men 't heeft opgelost,
Iets anders heeft gevonden,
Het koste wat het kost!

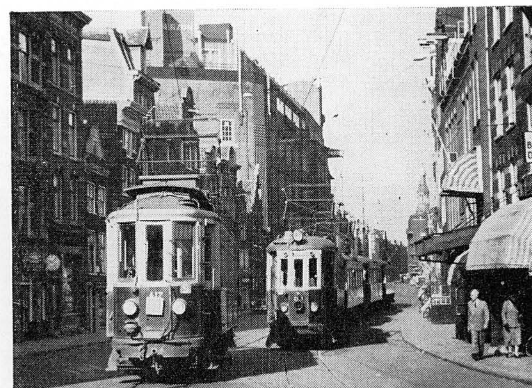
Ach, beste oude tramlijn
We gunnen je je rust,
Maar eerst een and're schakel,
Met stad, met dorp, met kust.

Vaarwel dan, trouwe rijder,
Je was ons aller vriend,
Wij zijn je allen dankbaar,
Dat heb je wel verdiend......

Een Denkmaal moet er komen,
Als getuige in de Tijd,
Die teken dan zal wezen
Van onze dankbaarheid......

31-8-1957.
Halte Kampervest.

* *



Het eindpunt in de Spuistraat te Amsterdam met een vierwagen-Beynestrein naar Zandvoort en een „Sloterdijker".
(foto G. J. de Swart)

Ook Sloterdijk nam afscheid

Geduldig hebben de Sloterdijkers zaterdagavond staan wachten om afscheid te nemen van de laatste „blauwe", het vervoermiddel, dat na hun „kikker" het veld moest ruimen voor de autobus.

Oud en jong was ook daar op de been.

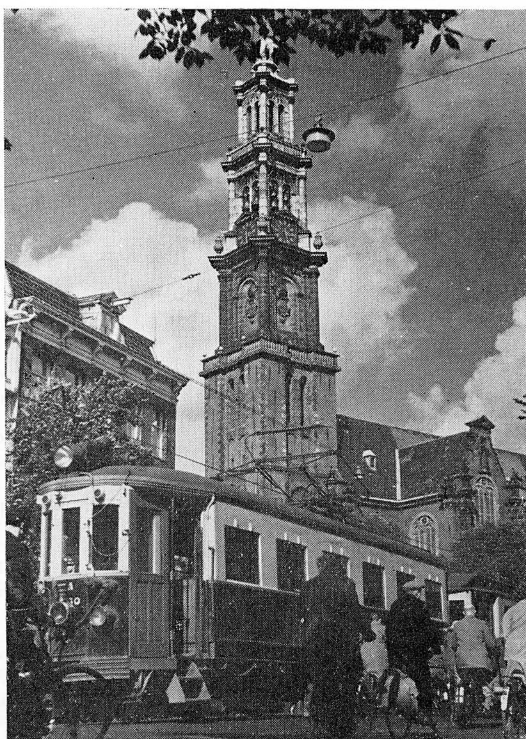
Hun dank voor de prettige wijze en de service, waarop ze met de tram naar Haarlem en Zandvoort zovele jaren hebben gereisd, hebben ze niet onder stoelen en banken gestoken. Conducteurs en wagenvoerders ontvingen geschenken voor hun trouwe diensten.

Een bewoner uit Halfweg betoont zijn dank in onderstaande brief

„Mijne Heren,

Zaterdag 31 augustus heb ik de laatste rit met de „blauwe" tram gereden. Ik moet U zeggen, dat ik met grote weemoed van dit trouwe vervoermiddel afscheid heb genomen. Gedurende 34 jaren heeft „de" tram mij van Halfweg naar Amsterdam vervoerd en men was ermede vertrouwd geraakt, kon zich niet voorstellen, dat er eens een tijd zou komen, dat de tram niet meer zou rijden.

Men heeft wel eens „gekankerd", zoals dat in goed Hollands heet, maar achteraf geldt „de mortius nil nisi bene" en men is maar al te zeer bereid, te vergeten, dat er wel eens iets aan het functioneren haperde. Ik heb nu nog slechts de herinnering aan het comfort, dat de tram bood en ik wil U te dezer plaatse danken voor de al die jaren betoonde service."



Aan de voet van de „ouwe Wester".
(foto F. van Dorssen)

Amsterdam nam daverend afscheid van onze blauwe tram

Er hadden zich zaterdagavond laat duizenden en nog eens duizenden verzameld in de Spuistraat. Zo groot was de toeloop, dat in allerijl politieversterking moest komen, agenten te paard, vrouwlijke agenten. Uit een luidspreker schetterde muziek, in het restaurant van Dorrius was, evenals bij het afscheid van de Kikker, de tram naar Sloterdijk, het hoofdkwartier gevestigd van degenen, die zich opmaakten om de tram toe te spreken, toe te blazen of toe te zingen. Dat toeblazen geschiedde door de politiekapel van de heer Pinkse, die trouwens, vóór de 31ste augustus ten einde liep, het Wilhelmus had gespeeld, nadat mr. D. C. Willet als voorzitter van het afscheidscomité een passend woord had gesproken ter gelegenheid van de verjaardag van H.K.H. prinses Wilhelmina.

Mr. Romke de Waard draaide, ten aanhore van de duizenden — het kon niet uitblijven of een paar vrouwelijke wachtenden vielen flauw in het gedrang achter de hekken — „Geef mij maar Amsterdam" op het pierement. Dat bracht de blauwe tram echter niet dichterbij. Passend liet hij er op volgen: „Wij gaan nog niet naar huis".

Om half een kwam het tamboers- en pijpercorps van het Veteranenlegioen aangemarcheerd. Achter de mensenmenigte in de Spuistraat vermoedde men de Blauwe Tram, die een overvolle Rozengracht eindelijk had kunnen doorbreken. Een tijdje later kwam zij dan ook, drie wagens, Métallurgiques, zoals zij naar de Belgische fabriek heten: A 18, A 13 en A 9 — even oud als de tramlijn zelf.

De passagiers, sommigen met een hoge hoed, anderen minder vormelijk, verdrongen elkaar voor de hoge smalle raampjes om iets gewaar te worden van het huldebetoon. Misschien konden zij evenals wij een paar woorden opvangen van wethouder B. Ram ...

(de voorloper van de huidige Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transportondernemingen, K.N.V.T.O.) in die jaren zeer veel heeft gedaan om de moeilijkheden het hoofd te bieden.

Toen in de dertiger jaren, als gevolg van het ontbreken van een doeltreffende wettelijke regeling, een schier oneindig aantal vergunningen voor de uitoefening van autobusdiensten aan allerlei buseigenaren en inderhaast opgerichte busbedrijven werd uitgegeven, dreigde het spoor- en trambedrijf, zoals dat tot dusver had bestaan, aan deze wilde concurrentie te bezwijken.

Een groot aantal lokaalspoorwegen en tramwegen van de Nederlandsche Spoorwegen werd in de loop van een paar jaar opgeheven; een even groot aantal particuliere stoomtramlijnen werd opgebroken en vervangen door autobusverbindingen. De N.Z.H. wist haar stoomtramlijn Haarlem-Leiden, die een schakel vormde tussen de geëlektrificeerde netten in Leiden, resp. in Haarlem en omgeving door modernisering en elektrificatie te redden en zich op deze wijze te ontdoen van de concurrerende parallel-buslijn van de Brockway-Maatschappij. *) (zie blz. 2147)

Hetzelfde gebeurde met de Waterlandse lijnen, doch ook bij de N.Z.H. deed de bus zijn intrede en wel op het traject Purmerend-de Rijp-Graft, ter aansluiting op de inderhaast onder de draad gebrachte tramlijn Amsterdam-Purmerend en ter vervanging van het verlieslijdende baanvak Purmerend-Alkmaar.

Reeds eerder was de bus verschenen op de in 1923/24 opgeheven stoomtramverbinding Haarlem-Alkmaar van de N.Z.H., doch deze werd niet door haar geëxploiteerd.

De verkeerstoeneming en de stadsuitbreiding van Haarlem en Bloemendaal deden besluiten de lijnen Haarlem-Overveen (via Zijlweg), Haarlem-Overveen (via Julianalaan), Haarlem-Bloemendaal en Haarlem (Station)-Leidsevaart (deel van de in 1929 verdwenen Ceintuurbaan) op te heffen en te vervangen door autobusdiensten, welke deels de verlaten tramroute volgden, doch tevens verder werden doorgetrokken en gecombineerd op zodanige wijze, dat geen doublures ontstonden met de inmiddels door de Haarlemsche Brockway Bus Maatschappij geopende stadslijnen.

Het net onderging tot na de tweede wereldoorlog dan nog enige wijzigingen:

— een autobusdienst Zwanenburg-Halfweg als aanvoerlijntje voor de tram Amsterdam-Zandvoort werd ingesteld, doch kort daarna als nietwinstgevend wederom gestaakt,
— de autobuslijn Purmerend-Graft ging over aan de N.A.C.O.,
— de exploitatie van de buslijnen van de N.V. Duinlander, waarvan de voornaamste waren Haarlem-Noordwijk, Noordwijk-Den Haag en Leiden-Noordwijkerhout werd door de N.Z.H. overgenomen.

Inmiddels was kort voor de oorlog een wet tot stand gekomen, de Wet Autovervoer Personen, die de vergunningverlening voor autobusdiensten, groepsvervoer en toerwagen- en ongeregeld vervoer in banen leidt, waarmee het korte, doch hevige tijdvak der „wilde bussen" werd uitgeluid.

Gedurende de oorlog werd de gedachte der vervoerscoördinatie nader uitgewerkt, welke na de oorlog leidde tot de verwerkelijking van het z.g. streekvervoer. Nederland is sindsdien verdeeld in een groot aantal streekvervoergebieden en in elk van die gebieden heeft een bepaalde onderneming, althans wat de geregelde autobusdiensten betreft, het vervoersalleenrecht. Deze ondernemingen moesten bepaalde historische rechten kunnen aantonen en in staat zijn, gezien het monopolie, het openbaar vervoer op bevredigende wijze in hun streek te verzorgen, daarbij ook de uitoefening van minderlonende, en zelfs onrendabele busdiensten op zich nemend.

Nu moeten wij even terugkomen op de Spoorwegen.

Onze N.S. zijn pas ontstaan in 1921 toen de Hollandsche (IJzeren) Spoorweg Maatschappij en de Staatsspoorwegen als laatstovergebleven grote spoorwegmaatschappijen een fusie aangingen.

In de opkomsttijd van de tram, zo omstreeks 1880, hadden deze

twee groten, doch ook bijvoorbeeld de door de staat genaaste Nederlandsche Centraalspoor, zich toegelegd op de aanleg van tramwegen, die moesten dienen als aanvoerlijnen voor de Spoorwegen.

Zowel de H.Y.S.M. als de S.S. had bijvoorbeeld een stoomtramlijn van den Haag naar Scheveningen. Veelal werden voor die tramexploitatie dochtermaatschappijen opgericht, zoals de Westlandsche Stoomtramweg Maatschappij, een dochter van de H.Y.S.M.

Ook de N.Z.H. is, zij het niet als spoorwegdochter opgericht, reeds sinds jaar en dag aan de Spoorwegen gelieerd. De N.S. nu, lering getrokken hebbende uit deze ontwikkeling en sterk de invloed van de concurrentie van het wegverkeer op het spoorwegverkeer ondergaan hebbend, zijn zich, in het kader van de eerder genoemde vervoerscoördinatie, intensiever gaan bezig houden met de afweging van beide vormen van openbaar vervoer. De wetgeving gedoogt overigens geen concurrentie van bus tegen trein. De Spoorweg is in de eerste plaats voor het massale vervoer over grotere afstanden en het massale voor stadsvervoer, terwijl een spoorweg ook anderszins een onmisbare schakel in ons vervoersbestel kan vormen.

De bus is er voor de aanvoer van reizigers naar de stations, voor het tussenvervoer tussen de grotere en kleinere steden en het overige secondaire vervoer, dus ook evenwijdig aan spoorwegen, waarvan de tussenstations voor reizigersverkeer zijn gesloten. Is dit laatste niet het geval, dan dient de dienstregeling van de bus in evenwicht te worden gebracht met die van de trein. Dit is logisch, immers anders zou een in het kader van het gehele spoorwegnet onmisbare spoorweg worden geschaad. Terzijde dient nog te worden opgemerkt, dat de N.S. alle onrendabele spoorlijnen vóór en na de laatste wereldoorlog voor reizigersvervoer hebben gesloten en deels hebben opgebroken, daarbij het openbaar vervoer overlatend aan het vervoermiddel, dat het zonder baanonderhoud, beveiliging en stationsbezetting afkan: de autobus, ongeacht of deze door een dochter- of door een andere onderneming werd geexploiteerd.

En zo is de weegschaal trein/bus zo langzamerhand tot een vrijwel stabiel evenwicht gekomen.

Wij kunnen nu de oorzaak van de reorganisatie van de N.Z.H.V.M. van tram (en bus) bedrijf tot zuivere busonderneming beter verstaan, doch het is desalniettemin nodig te wijzen op de volgende punten, die de verhouding tot de spoorwegen niet rechtstreeks raken:

— na de oorlog vereiste het vooral gedurende de laatste oorlogsjaren overbelaste tramapparaat dringend vernieuwing. Zowel baan, bovenleiding als rollend materieel dienden vernieuwd te worden,
— de ligging en het bereik van de tramlijnen vroegen herziening, welke stuitte op tegenkanting van de zijde van de wegbeheerders,
— de kosten van materiaal en loon stegen tot het drie- en meervoudige van het vooroorlogse prijspeil,
— de stroomprijs steeg op nog meer onrustbarende wijze,
— de tarieven voor het tramvervoer mochten slechts geleidelijk worden verhoogd,
— het wegverkeer met fietsen, bromfietsen, motorrijwielen en auto's nam hand over hand toe, hetgeen zijn invloed had op het openbaar vervoer.

De overweging, dat aanschaffing van autobussen minder investering vereiste, waarbij de „levensduur" van een bus korter is, zodat na een redelijke afschrijvingstermijn tot geleidelijke vernieuwing van het wagenpark kan worden overgegaan, zodat dit steeds kan worden aangepast aan de laatste eisen, speelde ook een grote rol. Zo ook het algemene voordeel van de bus: het niet aan een baan gebonden zijn, zodat het net steeds kan worden gewijzigd, opdat de routes zoveel mogelijk in de vervoersbehoefte blijven voorzien.

Zo besloot de Directie van de N.Z.H.V.M. tot evolutionaire vervanging van de tramlijnen.

In 1948 en 1949 werden de laatste stadstramlijn Haarlem (Soendaplein)-Heemstede en Haarlem-Leiden opgeheven. Het verdwijnen



Vierwagen-Beynestrein met ex-LTM-bijwagen op het Houtplein te Haarlem.

(foto G. W. van Lunenburg)

„de ons zo sympathieke blauwe tram"...

De directeur van de Noord-Zuid-Hollandsche Vervoer Maatschappij, de heer J. J. Jurrissen (ook de oud-directeur, Ir. W. J. Burgersdijk was aanwezig) bekende onder de indruk te zijn van het afscheid van het trouwe vervoermiddel.

Willy Alberti zong van ...„bracht jij een straaltje blijdschap". En die jij was al wéér de Blauwe Tram, „een lichtpunt in ons leven".

Onder de hoede van de ceremoniemeester van het geheel, de heer Sanny Hemerik, werd een enorme krans bevestigd aan de tram, waarvan de inzittenden met pullen bier, flesjes limonade en toast met haring werden gelaafd. Tevoren had men reeds 65 van de conducteurs en wagenbestuurders, die nu elders in het bedrijf moeten worden tewerk gesteld — niet allen waren jong genoeg om nog te worden omgeschoold tot chauffeur — vriendelijk toegesproken en hen geschenken aangeboden. De sigaren en sigaretten, die het personeel mocht ontvangen, kwamen van de gemeente Amsterdam en van de staf, bazen en personeel van de Kistenfabriek Phoenix N.V.

Heel langzaam zette de op zoveel toonaarden uitgeluide bekranste tram zich in beweging, echter niet dan nadat alles wat stem had meegezongen had van „We gaan naar Zandvoort, we gaan naar zee". Maar het bleef bij de wens; langzaam verspreidde de menigte zich naar huis door de nachtelijke stad. Nadenkend over het afscheid van wat men aangezien had voor de laatste tram ...

Uit: Algemeen Handelsblad

DAG BLAUWE!

Zeg, tram, nog maar één dagje,
dan ga je van ons heen,
het doet mij even slikken,
een mens is niet van steen.
Ik zie je niet vertrekken
met een soort leedvermaak,
al val jij bij veel mensen
ook niet meer in de smaak.

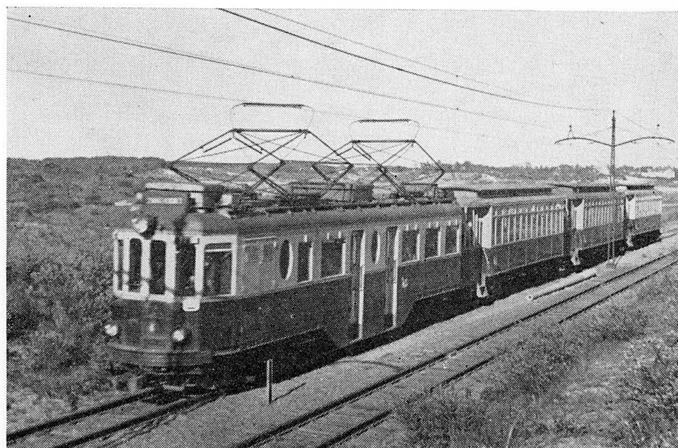
Ja, ouwe, trouwe blauwe,
de mensheid is zo wreed,
jij won niet álle harten,
hoe jij je best ook deed.
In een gejaagde wereld
deed jij nog „kalmpjes" aan,
jouw snelheid kon niet sneller
en 't moest toch sneller gaan.

Hoewel jij je al sling'rend
verplaatste weliswaar,
was toch jouw gang geregeld,
jij was geen „boemelaar".
Jij gaf aan onze badplaats
zo'n echt intieme sfeer,
nu past jouw „slome slinger"
niet meer in 't snelverkeer...

Jij ging reeds vijftig jaren
aldoor je „eigen weg",
al had je dan gebreken,
maar nooit geen bandenpech!
Karakt'ristiek, zeg blauwe,
en zo spreekt menigeen,
kwam jij zo in 't bijzonder
met Zandvoort overeen.

Na d'eerkroon in 't verleden
ontvang je nu...... het kruis,
al bracht je vijftig jaren
de mensen veilig thuis.
Zo is het leven, „blauwe",
dat noemen ze...... tragiek,
met jouw verdwijnt in Zandvoort
een stukje romantiek.

Figaro.
Uit: Zandvoorts Nieuwsblad.



De roemruchte „trektrein", hier als de „Leo" (L-dienst) met forensen op weg naar Zandvoort in de duinen onder Bentveld.

(foto H. D. Dekker)

Het was vijf minuten over half drie in de nacht van zaterdag op zondag, toen het helgele licht van de schijnwerper van de laatste „blauwe" de duisternis van de nacht doorboorde en het uit vier wagens bestaande tramstel om de hoek van de Prinsesseweg in Zandvoort zichtbaar werd. Slechts in het eerste en het laatste rijtuig brandde nog licht, in de twee middelste waren alle lampjes kapot geslagen.

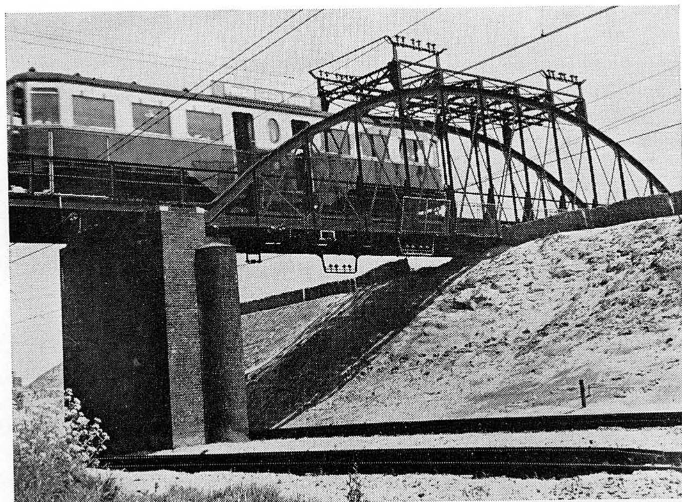
Het wachten op deze laatste tram had overigens heel wat geduld van het publiek gevergd. Reeds om twaalf uur waren bij het eindpunt naar schatting een vier tot vijfduizend mensen bijeen. Toen echter om kwart voor een een tweetal tramstellen respectievelijk naar Amsterdam en Haarlem vertrokken en het publiek begreep, dat dit nog niet „de laatste" was geweest, keerde reeds een groot aantal teleurgestelden huiswaarts. Kort daarop begon een miezerig regentje te vallen en dit was de oorzaak, dat opnieuw een groot aantal mensen naar huis terugkeerde. Omstreeks twee uur waren er echter weer heel wat mensen op de been en toen de „blauwe" arriveerde, was het aantal kijklustigen weer tot enkele duizenden aangegroeid. De leden van de buurtvereniging „de Wurf", die, in oud-Zandvoorts kostuum om half elf met de tram naar Amsterdam vertrokken waren, keerden met deze laatste „blauwe" naar huis terug.

Vóór de motorwagen staande, werd de laatste tram-„bemanning" toegesproken door de voorzitter van de winkeliersvereniging „'t Centrum" (Kerkstraat en omgeving), de heer D. Petrovitch. Hij herinnerde eraan, dat het de tram was geweest, die Zandvoort groot heeft gemaakt en de Kerkstraat tot grote bloei bracht. Juist op het moment, dat opnieuw een periode van grote bloei in Zandvoort lijkt te zijn ingetreden, gaat de tram verdwijnen. „Dit zal zeer velen in Zandvoort weemoedig stemmen". De heer Petrovitch zei te hopen, dat de bus een waardige opvolgster zou blijken te zijn van de in Zandvoort zozeer geliefde tram. Aan elk der laatste bemanningsleden overhandigde spreker daarna een fles jenever, een grote taart en een kist sigaren.

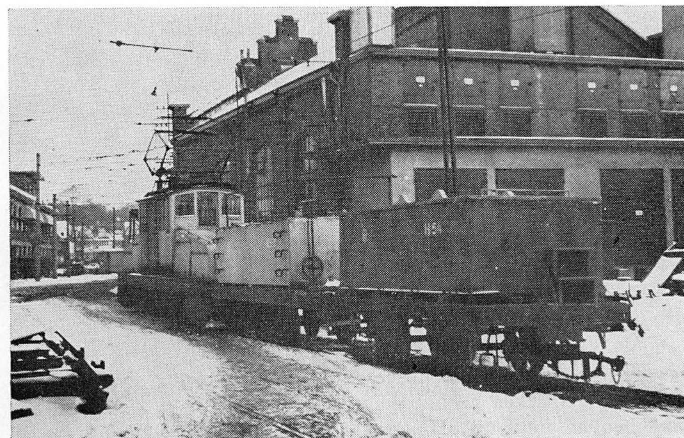
Nadat de wagenvoerder dank had gebracht voor deze leuke verrassing en verklaard had, dat ook hij en „zijn bemanningsleden" slechts node van het vertrouwde vervoermiddel afscheid namen, sprak de halftechef, de heer G. West een slotwoord namens de directeur, de heer J. J. Jurrissen, die helaas niet aanwezig kon zijn, omdat zijn aanwezigheid in Amsterdam vereist was. Spreker verklaarde, dat het personeel in alle voorbijgegane jaren steeds de grootste welwillendheid en tegemoetkoming van de inwoners van Zandvoort had ondervonden, waarvoor hij namens de directie der N.Z.H.V.M. zijn dank betuigde. Wat de komende busdienst betreft, daarvoor behoefde geen enkele Zandvoorter zich zorgen te maken, verzekerde spreker, want deze omschakeling werd terdege voorbereid en zal ook punctueel worden uitgevoerd. Zandvoort kan er zich van verzekerd weten, dat in het hart van elk lid van het personeel de Zandvoorters vooraan staan, welke uitspraak met een luid hoerageroep werd beantwoord. Tenslotte deelden een Zandvoorter en zijn echtgenote, de heer en mevrouw A. Paap, als erkentelijkheid voor de diensten van het trampersoneel, bloemen en dozen sigaren uit.

Het was precies tien minuten voor drieën toen voor de laatste maal het fluitje het vertreksein aankondigde en de gehavende tram zich in beweging zette, „volgepropt" met enthousiaste en luidruchtige „laatsteritters".

Uit: Haarlems Dagblad



De trambrug te Heemstede/Aerdenhout met daaronder de opgehoogde spoorbaan en de hulpsporen. Zomer 1957. (foto G. W. van Lunenburg)



De sneeuwploeg, gereed om uit te rukken. Locomotief A 1051 met pekelwagens H 53 en 54 naast het transformatorgebouw te Haarlem. (foto H. D. Dekker)

van de Haarlemse stadstram maakte de overneming van het bedrijf der Haarlemsche Brockway Bus Maatschappij en daarna de instelling van een stadsnet van N.Z.H.-buslijnen in Haarlem en omgeving mogelijk. Het vrijkomende materiaal en materieel konden dienen tot verbetering van de overige lijnen. In 1949 werd de tramdienst Amsterdam-Purmerend gestaakt en vervangen door een autobusdienst van de zusteronderneming, de N.A.C.O., die daardoor in staat werd gesteld haar „Noordhollandse" reizigers naar en van de hoofdstad te vervoeren. In ruil hiervoor nam de N.Z.H. de autobusdienst Haarlem-IJmuiden van de N.A.C.O. over. De grens tussen beide vervoersgebieden werd het Noordzeekanaal.

Als gevolg van de voorbereidende werkzaamheden voor de IJtunnel in Amsterdam, waardoor de erfpacht van het terrein van het tramstation benoorden het IJ moest vervallen, werd in 1956 de tweede tramlijn in Waterland, Amsterdam-Volendam vervroegd opgeheven.

Deze lijn, die anders was blijven bestaan totdat busverkeer over een dijk naar Marken mogelijk was geweest, werd eveneens als buslijn in exploitatie genomen door de N.A.C.O., die tevens het Markerveer en het deelgenootschap van de N.Z.H. in de pool de Marken Express overnam, terwijl de Reederij Bergmann zich voor het IJveer voor de N.Z.H. in de plaats stelde.

Als tegenwicht voor het verlies van dit restant van de Waterlandexploitatie heeft de N.Z.H. een begin gemaakt met het stadsvervoer in de IJmond-streek; en wel met een busdienst IJmuiden-Velsen-tunnel-Velsen N.-station Beverwijk.

En nu is dan als volgende fase de lijn Amsterdam-Zandvoort per 1 september j.l. door bussen vervangen, terwijl de overige lijnen in de groep Leiden omstreeks 1960 zullen volgen, afgezien van de verbinding met Scheveningen, waarvoor een speciale regeling met de Haagsche Tramweg Maatschappij wordt getroffen, zodat de exploitatie van een deel van de lijn Den Haag-Scheveningen, welke dit jaar aan de H.T.M. zou overgaan, tot in 1959 voor rekening en risico van genoemde Maatschappij gehandhaafd blijft.

Het typische is, dat Amsterdam-Zandvoort in deze opsomming eigenlijk niet thuishoort. Ondanks het voornemen tot reorganisatie had de N.Z.H. het plan, deze lijn als tramlijn te handhaven, zulks met het oog op het zeer omvangrijke vervoer en de zware spitsen. Op het programma stond vernieuwing van het materieel ter vervanging van de Métallurgique motorrijtuigen van de E.S.M. van 1904 met bijbehorende aanhangrijtuigen.

Een nieuw type tweewagenstel, serie A 700 (gelede tram volgens de laatste technische vindingen en in stroomlijnvorm), welke stellen tot snelle en hypermoderne vierwagentreinen zouden kunnen worden samengevoegd, was reeds volledig in tekening gebracht.

De baan zou o.a. tussen Haarlem en Sloterdijk geschikt worden gemaakt voor het rijden met 85 km snelheid, waartoe blokbeveiliging zou worden aangebracht en voorts zouden de oude plannen tot verlegging van de route om de Amsterdamse buurt heen en via de Buitenrustbrug en de Rustenburgerlaan in Haarlem en tot verlenging in Zandvoort in het kader van het plan Friedhoff ten uitvoer worden gebracht.

Het Gemeentebestuur van Amsterdam was evenwel niet bereid de in 1904 aan de E.S.M. verleende vergunning voor het gebruik van de gemeentelijke trambaan, welke vergunning in 1954 afliep,

te verlengen. De voornaamste oorzaak was het bezwaar tegen de lange tramtreinen in de spitsuren en bij ander druk vervoer werd veelal met vierwagentreinen gereden op het gemeenschappelijk bereden baanvak, hetwelk juist een van de ook door het overige verkeer drukst bereden „invalroutes" van het westen uit naar de binnenstad vormde (Admiraal de Ruyterweg-de Clercqstraat-Rozengracht-Westermarkt-Raadhuisstraat). De gemeente heeft daarbij tevens gedacht aan haar eigen lokaalvervoer naar de westelijke stadsuitbreidingen, met name de verlenging van lijn 13 en de instelling van buslijn F.

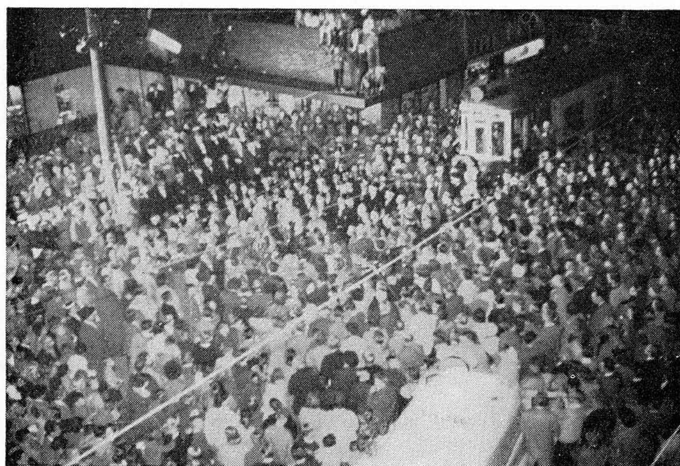
Wel was het Amsterdamse gemeentebestuur bereid vergunning te verlenen voor een N.Z.H.-tramroute tot Sloterdijk of vandaar langs de Haarlemmerweg door de t.z.t. te saneren Haarlemmerhouttuinen naar een punt in de nabijheid van het Centraal Station.

Dit voorstel was voor de N.Z.H. evenwel onaanvaardbaar, aangezien de route in dit geval een doublure zou vormen met de spoorwegverbinding, temeer daar inmiddels een plan tot de inrichting van een voorstadsstation Amsterdam/Sloterdijk van de N.S. was aangenomen. Een, zo niet hèt belangrijke punt van de tramlijn was het doordringen in de Amsterdamse binnenstad met zijn eindpunt in de Spuistraat.

Besprekingen, waarbij van N.Z.H.-zijde modernisering van het trammaterieel (versnelling van het verkeerstempo in het stadsgebied) en eventueel een routewijziging (ontlasting van genoemde hoofdader) met een eindpunt op de Stadhouderskade werden voorgesteld, vonden bij het hoofdstedelijk bestuur geen genade. Diverse voorstellen van de Algemene Bond van Forensen in deze geest werden eveneens afgewezen. Aangezien voor de tramlijn geen provinciale vergunning op grond van de Wet van 15 december 1917 bestond, ingevolge de gemeente de aanwezigheid van de baan te gedogen zou hebben gehad en daar de Minister van Verkeer het eindpunt ingevolge de rijksconcessie had vastgesteld bij de samenkomst met de baan van de gemeentetram aan de Krommerdt, stond de Directie van de N.Z.H. voor de enig overblijvende mogelijkheid tot voortzetting van het openbaar vervoer, namelijk door middel van een autobusdienst.

Het was evenwel onmogelijk op stel en sprong op deze nieuwe exploitatievorm over te schakelen: men moet bedenken, dat daarvoor uitgebreide en weloverwogen voorbereidingen vereist zijn, zoals daar zijn de aanschaffing van autobussen, het bouwen van stallings- en onderhoudsgebouwen en niet te vergeten de kwestie van omscholing van trampersoneel en de indienstneming, de opleiding en huisvesting van nieuw personeel, hetwelk deels moest worden aangetrokken uit de z.g. migratiegebieden in andere provinciën, alsmede het aanvragen van de vereiste autobusdienstvergunningen. Bovendien speelde een rol de voor de autobussen te verwachten stagnatie door de veelvoudig gesloten spoorwegovergang in de Zandvoortselaan bij station Heemstede/Aerdenhout, alsmede de keuze van de autobusroute en de eindpunten en de aldaar te treffen voorzieningen.

De vorengeschetste moeilijkheden, welke nog werden vergroot door de inmiddels noodzakelijk geworden opheffing van de exploitatie in Waterland, leidden ertoe, dat de gemeente Amsterdam de N.Z.H. in staat stelde de nodige maatregelen te nemen door toe te staan de tramexploitatie voorlopig voort te zetten, waarbij uiter-



VOOR HET LAATST . . . .
Op grootse wijze, doch met een tikkeltje weemoed in het hart heeft Haarlem zaterdagnacht afscheid genomen van de „Blauwe Tram": De N.Z.H. verbinding tussen Haarlem en de hoofdstad. (foto G. W. van Lunenburg)



Afscheidsbeeld dd. 31 augustus 1957: de Métallurgique, de Beynes en de Boedapester broederlijk naast elkaar voor de laatste maal aangetreden in de voordeur van hun huis, de remise op de Leidsevaart. (foto H. D. Dekker)

De allerlaatste tram, arriveerde onder luid getoeter van vele auto's pas heel laat in de nacht, omstreeks half vier, in Haarlem. Dat de rit van deze tram niet zonder incidenten verliep, laat zich begrijpen.

De „blauwe" is nu dood, maar zal blijven voortleven in de herinnering van vele Amsterdammers, Haarlemmers en vrienden-van-de-tram.

Wie thans nog interesse in de trams heeft, zal zich moeten wenden tot de Smalfilmliga, die het gehele bedrijf in werking gefilmd heeft. Of tot het Utrechtse spoorwegmuseum, dat de eerste wagen op deze lijn nu heeft.

Maar de grote kolossen worden gesloopt, als een soort late wraak voor de ergernis, die zij in het begin van deze eeuw die Halfwegse pastoor hebben berokkend.

Zijn kerk stond midden op de trambaan. Nou ja, de trambaan ging aan twee kanten om zijn kerk heen. En als er een van de bestuurders 's zondagsmorgens in de nabijheid van het kerkgebouw op de luchtfluit blies, dan werd de goede man des duivels. Als hij het kon halen, brak hij de preek af en ging de bestuurder bij de eerstvolgende halte de les lezen. Hij trok aan het kortste eind: de kerk legde het loodje als offer voor dringend noodzakelijke verkeersvoorzieningen.

Nu legt de tram het loodje, omdat de gemeente Amsterdam indertijd de concessie op het terrein van de binnenstad niet wilde verlengen.

Het wordt nu een busdienst met het modernste materieel, waar de N.Z.H. op dit moment over beschikt. „Zéker zo goed als bij de spoorwegen", zegt men er, de oude strijd zich nog herinnerend.

Maar de pastoor van Halfweg is gewroken. Na een halve eeuw.

Uit: De Rotterdammer

Dankbetuiging uit Zandvoort

De Winkeliersvereniging „Het Centrum" te Zandvoort betuigde ook haar dank. Wij laten deze hieronder volgen:

„Mijne Heren,

Na een passend afscheid genomen te hebben van de laatste tram met haar bemanning en dienstdoende chef op zaterdag 31 augustus j.l. ligt het in onze lijn om óók onze dank uit te spreken aan U, voor de goede service welke U met Uw wagens en bemanning ons gegeven hebt en waardoor althans dit deel van Zandvoort wat bij „Het Centrum" is aangesloten, mocht groeien en bloeien; want een groot deel der vervoerde reizigers zocht toch hun weg via Raadhuisplein, Kerkplein en Kerkstraat naar het strand.

Wij spreken dan ook de hoop uit, dat het vervoer per bus tot dezelfde resultaten moge leiden en wensen U daarmede veel succes en voorspoed toe."

Uitgerangeerd

Voor vele collega's die dagelijks vanuit de richting Haarlem komen trammen zal 1 september op een vreemde nieuwe manier zijn begonnen. Zij zullen wellicht hebben gedacht aan het begin van een nieuw schooljaar in een nieuwe klas, waaraan je toch wel even moest wennen. Zeker de allereerste dag.

Op het moment dat wij dit schrijven weten wij uiteraard nog niet hoe alles verlopen is, maar zeker zal menigeen de mogelijkheid hebben gemist rustig in de Volkskrant, de Telegraaf, Het Vrije Volk, de Elsevier of het Dagblad Trouw te kunnen duiken. In een aan rails gebonden tram gaat dat. In een bus lijkt het mij moeilijker. En ook zal men zeker het veilige gevoel hebben gemist van het zich verplaatsen in een massief ijzeren vesting. Want al kraakten de houten betimmeringen wel eens, al konden de ramen soms angstig piepen, al was er wel eens een klein balkonpaniekje wegens kortsluiting of al sloten de binnendeuren erbarmelijk slecht, veilig voelden de inzittenden zich onder alle omstandigheden.

Het lijkt ons toe niet alleen de honderden forensen, maar ook de duizenden dagjesmensen die op mooie zomerdagen in Zandvoort verkoeling wilden zoeken, al zal men wel eens, bij het voorbijschieten van een elektrische trein een lelijk woord over het trammetje hebben gezegd.

Maar wat men aan snelheid verloor won men aan gemoedelijkheid, want gezellig was het in de tram, ook al leek de verlichting in de donkerste dagen meer op een gloeiende spijker, waarbij de conducteur nauwelijks de maand op de abonnementen kon lezen. Dat was trouwens ook niet zo erg. Zij kenden hun klanten en wisten dat het zo na de eerste week van de maand wel goed zat.

Alleen op de eerste dag vingen zij nog wel eens wat.

Echter altijd in de sfeer van „als de controleur komt hang ik" en nooit van „kip ik heb je".

We hebben ze bewonderd en gewaardeerd die conducteurs. Onder alle omstandigheden bleven ze meester van hun gebied, zelfs van het kleinste gebied buiten de deuren, waarop zij zich staande moesten houden als zij zo gevaarlijk van de ene wagen in de andere stapten. Als het stormde en de wagens heerlijk deinden trokken ze de riem van hun pet onder de kin.

Hoeveel keer zullen ze die overstap wel hebben gemaakt? Bij mooi weer en ook als het goot van de regen of de wegen onbegaanbaar waren van de ijzel? Nooit heb ik één hierover horen mopperen tegen de passagiers. Omgekeerd was er trouwens bijna nimmer reden tot klagen. Zelfs als het eens voor kwam dat een vaste klant zijn abonnement was vergeten, dan nog kreeg hij het geld van het retourtje onder aftrek van administratiekosten terug.

Maar overigens zal er veel veranderd zijn, misschien zeggen we over een poosje: ten goede!

Zelfs dan zal de tijd van de blauwe tram een prettige herinnering blijven, ook al hebben we in een lange rij wachtenden op het Spui wel eens tegen de haltechef met de rode pet opgeschept over het lange uitblijven van ons vervoermiddel. Dat hoorde er zo bij.

Naar men zegt komt het in de beste families voor.

Een beste familie, dat was onze tramgemeenschap.

Uit: *Personeelsorgaan Centraal Beheer*



In de Spuistraat, bij het eindpunt, was het Amsterdamse centrum van de feestviering. Hier werd ook de grote krans op de voorste wagen gehecht, als blijk van waardering voor de vele jaren van trouwe dienst. *(foto ANP, EMS, HMR)*

aard een termijn werd gesteld. Na enige verlengingen werd deze termijn in verband met de vorderingen van de spoorwegwerken te Heemstede — spoorbaanverhoging en bouw van een onderdoorgang in de Zandvoortselaan — definitief gesloten op 1 september 1957, waardoor de N.Z.H. kon afzien van haar aanvankelijk plan tot tramopheffing in twee gedeelten, n.l. eerst op het traject Amsterdam-Haarlem en vervolgens op Haarlem-Zandvoort. Dit zou uit de aard der zaak de reorganisatie hebben bemoeilijkt en ongerief voor de reizigers met zich hebben medegebracht.

De lokaaldienst Amsterdam Spuistraat-Sloterdijk reed onder grote belangstelling op 5 oktober 1954 voor het laatst, waarmee de zo vertrouwde „kikker" na een diensttijd van 40 jaar uit het stadsbeeld verdween.

Voor de dienst Amsterdam-Zandvoort werd een vervoersverbod binnen de gemeente Amsterdam van kracht, zulks om de belangen van de gemeentelijke openbare vervoermiddelen niet te schaden. Dit verbod geldt eveneens voor de autobusdienst, waarvoor de Commissie Vergunningen Personenvervoer vergunning verleende.

De Minister van Verkeer en Waterstaat hechtte zijn goedkeuring aan de staking van de tramdienst en de plannen tot slopen van baan, materieel, doch ook van remise en werkplaatsen te Haarlem (terrein Leidsevaart) werden uitgewerkt en door Commissarissen goedgekeurd. Voor de dienst werden 65 autobussen volgens de nieuwste principes gebouwd met een koetswerk van Werkspoor op een chassis van Leyland. De vervoerscapaciteit van deze moderne wagens, waarbij tevens een nieuw soort lichtkaatsvrije frontruit werd toegepast, bedraagt 74 personen, t.w. 47 zit- en 27 staanplaatsen. De rijtijd Amsterdam-Zandvoort is ruim genomen, zodat deze zodanig zal kunnen worden gewijzigd, dat tegenover de mindere vervoerscapaciteit van een bus t.o.v. een tramtrein de snellere omlooptijd komt te staan. Ook de dienstregeling van de bus is aanzienlijk frequenter, zodat is aan te nemen, dat ook de bus zijn mannetje wel zal staan. Zijn vorm zal de exploitatie, zoals gebruikelijk, eerst na enige tijd kunnen vinden, waarbij wordt gedacht aan de verhouding tot het vervoer per trein op parallel lopende baanvakken, de meer uiteindelijke vaststelling van route en halteplaatsen en de totstandkoming van de accomodatie voor de reizigers aan de eindpunten.

Zoals bekend is op verzoek van de gemeente Amsterdam de tramexploitatie in de loop van 1957 reeds geleidelijk ingekrompen, in door de instelling van de autobusdienst Amsterdam-Halfweg-Zwanenburg, welke reeds gebruik kon maken van het als autobusstation ingerichte terrein aan de Marnixstraat, in door vervanging van enkele forensentramritten door autobusritten.

In verband met onderhandelingen met de gemeente Zandvoort kon nog niet worden overgegaan tot de inrichting van een busstation aldaar, zodat voorlopig gebruik zal worden gemaakt van het voor busverkeer ingerichte tramemplacement.

De nieuwbouwplannen voor het terrein aan de Leidsevaart zullen in drie fasen worden uitgevoerd.

Met de bouw van een dienstautogarage met bovenwoningen naast het hoofdkantoor, een transformatorgebouw en fietsenstallingen is een aanvang gemaakt. Vervolgens zal een moderne autobuswerkplaats verrijzen op de plaats van de bestaande tram- en bovenleidingswerkplaatsen en tenslotte zal een grote tweebeukige garage en een toerwagengarage de noodstalling van de bussen in de oude tramremise vervangen, welke garage naar behoefte nog met een derde en vierde beuk is uit te breiden.

Dat het hier een project betreft, waarmede ettelijke miljoenen gemoeid zijn, zal de lezer duidelijk zijn en wanneer nog even mogen worden gememoreerd de moeilijkheden ten aanzien van de personeelwerving, met name van de huisvesting van „migratiemensen" in of in de omgeving van Haarlem, dan zal het duidelijk zijn, dat de opheffing, in dit geval dus de noodgedwongen opheffing, van een tramlijn met druk vervoer geen simpele zaak is.

Als dit nummer van het Maandblad verschijnt, rijdt de bus echter tussen Amsterdam, Haarlem en Zandvoort (lijn 80) en Amsterdam-Halfweg en Zwanenburg (lijn 85) en wij hebben het vaste voornemen, naast de door onze moedermaatschappij de Nederlandsche Spoorwegen geboden vervoersgelegenheid, onze reizigers ook op deze lijnen op veilige, snelle en geriefelijke wijze te blijven vervoeren.

Over de grootse wijze waarop de tram op 31 augustus j.l. is „uitgehuldigd" heeft de pers uitvoerig bericht, zodat wij hierop niet behoeven terug te komen.

Tenslotte nog enige cijfers:

De E.S.M. beschikte in 1905 over 34 motorrijtuigen en vervoerde in dat jaar 1.564.000 reizigers; het wagenpark van onze Maatschap-

GEMEENTE BLOEMENDAAL

Aan de Directie van de Noord-Zuid-Hollandsche
Vervoer Maatschappij N.V.
Leidsevaart 396 H a a r l e m

Ons kenmerk 3398

Overveen, 31 augustus 1957.

Met grote belangstelling hebben wij kennis genomen van de berichten over de opheffing met ingang van heden van de tramlijn Zandvoort-Haarlem-Amsterdam.
De grote betekenis die deze lijn tot op vandaag voor onze gemeente heeft gehad, leidt ons er toe bij het afscheid onze dank te uiten voor de wijze waarop Uw maatschappij het reizigersvervoer met deze tram in de meer dan 50 jaren van haar bestaan heeft behartigd.
Wij denken daarbij in het bijzonder aan de forensen uit Aerdenhout die dagelijks van dit vertrouwde en genoeglijke vervoermiddel gebruik maakten. Door de in de loop der jaren toegepaste verbeteringen aan het baanvak en de aanvullingen van het wagenpark met moderner materieel, welke vereist werden door de toename van het reizigersvervoer, is de tram bij het publiek steeds in groot aanzien gebleven.
In deze afscheidsbrief aan de tram mogen wij zeker aandacht schenken aan haar betekenis voor de ontsluiting van Aerdenhout waardoor het mogelijk werd, dat talrijke Amsterdammers zich in een fraai en rustig landschap konden vestigen. Reeds in de eerste jaren na de opening van de tramlijn werden veel huizen van groot formaat gebouwd tussen Zandvoorterweg en trambaan en naaste omgeving, waarin zich vooraanstaande kooplieden en kunstenaars van naam vestigden. Later ontstonden elders in Aerdenhout uitgebreide forensen- en villawijken, waardoor het vervoer steeds omvangrijker werd.
Het is ons altijd opgevallen, dat Uw maatschappij deze toename, waarbij nog kwam het hand over hand toenemende seizoenvervoer, dat bijzondere eisen stelde aan de organisatie, steeds met een behoorlijke regelmaat kon verwerken.
Door de goede samenwerking tussen Uw maatschappij en de gemeente konden naar mate het verkeer intensiever werd, vele maatregelen worden genomen die de veiligheid der reizigers in de tram en op de openbare weg ten goede kwamen.
Met het oog op de voldoening die de tram steeds heeft gegeven voor het reizigersvervoer, kunnen wij bij haar verdwijning onze gevoelens van spijt daarover niet achterwege laten.
Evenmin mogen wij verhelen, dat een zekere vrees bestaat voor moeilijkheden nu met de invoering van het moderne vervoermiddel de afzonderlijke baan verlaten wordt en het vervoer in het gewone verkeer over de openbare weg wordt opgenomen.
Wij vertrouwen echter op een bestendiging van de goede samenwerking, waardoor het mogelijk zal zijn de nieuwe buslijn aan het gestelde doel te doen beantwoorden.

Burgemeester en Wethouders van Bloemendaal,
w.g. Dr. D. H. PEEREBOOM VOLLER, burgemeester
w.g. G. VAN ECK, secretaris.

pij voor de lijn Amsterdam-Zandvoort bestond in 1956 uit 72 rijtuigen (41 motorrijtuigen en 31 tussen- resp. stuurstroomwagens), waarmede in dat jaar 7.059.000 reizigers werden vervoerd. Het totaal aantal reizigers op alle lijnen bedroeg in 1956 60.957.000, waaruit moge blijken dat de verbinding Amsterdam-Haarlem-Zandvoort zich in het bijzonder in de publieke belangstelling heeft mogen verheugen.

Als allen op hun eigen plaats en in goede samenwerking met anderen zich ervoor inzetten ons devies „dienstbetoon aan de reizigers bij economische exploitatie" hoog te houden, mag worden verwacht dat dit in toenemende mate het geval zal blijken.

*) Als bijzonderheid bij de modernisering valt te vermelden het gebruik van betonnen bovenleidingmasten en de indienststelling van een tiental geleide tramrijtuigen, serie A 600, als verre voorlopers van hun hypermoderne soortgenoten van het G.V.B. te Amsterdam en de R.E.T. te Rotterdam. Deze rijtuigen, die nog steeds uitstekend voldoen, doen thans dienst op de lijnen Den Haag-Leiden-Katwijk/Noordwijk.

KONINKLIJKE ONDERSCHEIDINGEN EN AMBTSJUBILEA

Koninklijke Onderscheidingen

Eremedaille in brons:

J. West, magazijnbeambte I, Haarlem — 24-9-1957

Eremedaille in goud:

W. Strik, hoofdafdelingschef, Haarlem — 10-9-1957

40-jarige ambtsjubilea:

W. Strik, hoofdafdelingschef, Haarlem — 10-9-1957
J. West, magazijnbeambte I, Haarlem — 24-9-1957

Aan de jubilarissen werd de gebruikelijke enveloppe met inhoud en een getuigschrift en draagpenning van de Kon. Ned. Maatschappij van Nijverheid en Handel uitgereikt. Wij wensen beide jubilarissen van harte geluk.

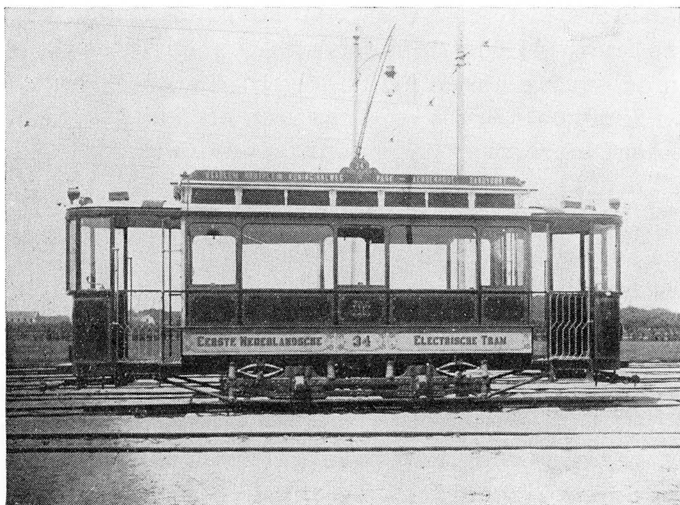
Onze „potwagen" met pensioen

Hij ligt ons, Haarlemse N.Z.H.-ers, nog vers in het geheugen, maar ook de elders in ons Bedrijf werkzame personeelleden zullen hem gekend hebben: het kleine motorwagentje A 37, dat trouw iedere dag een paar maal op en neer reed tussen het hoofdkantoor en het haltekantoor in de Tempeliersstraat.

Hij vervoerde de kisten en trommels met dienstzendingen naar en van de buitenkantoren en hoewel hij reeds vele jaren niet meer aan het reizigersvervoer deelnam, heeft menigeen van ons, werkzaam op het hoofdkantoor of elders in het complex Leidsevaart, zich dagelijks afgevraagd: „zou ik hem nog halen?" Zijn ritten kwamen namelijk zo ongeveer overeen met het begin en eind van onze werktijd en net voor je neus wegrijden, daar was ie sterk in!

Had je het geluk, dat hij je goedgunstig meenam, dan werd je 's morgens vergast op een ritje op zeer houten langsbanken met tegenover je de soms ook nog niet zo erg montere en spraakzame collega's.

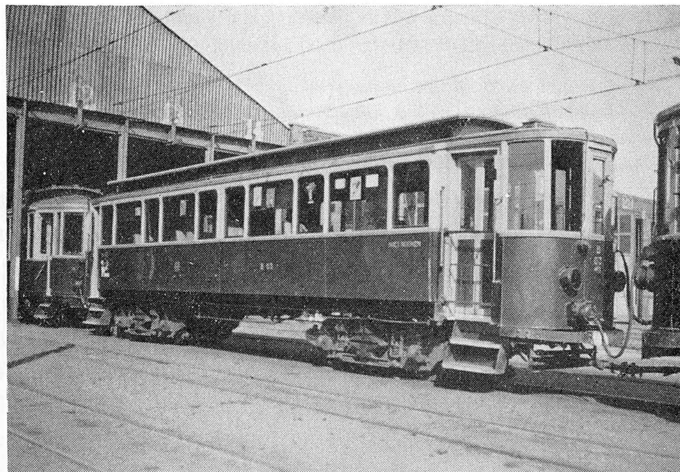
Nadat hij van zijn speciale plaats, het doodlopende vierde spoor voor het haltegebouw in de Tempeliersstraat, waar hij juist na een praatje met een langszij halterende Boedapester broer, was vertrokken en bij de „Kegelbond" in het goede spoor was geraakt, zette hij onder bescheiden motorgezoem en blikkerig belgetjingel bij de kruisingen van Eedenstraat en Koninginneweg koers naar de Leidsevaart. Een stukje Koninginneweg was hem wel bekend uit zijn ceintuurbaanperiode en het overige deel van de baan was hem uit vroeger jaren ook vertrouwd, want na de opheffing van de ceintuurbaan in 1929 was hij duizenden malen op en neer gekard van het Station door het Kenaupark en de Wilhelminastraat naar de Leidsevaart, waar hij als tramlijn 4 tot 1934 zijn eindpunt vond op het eerste gedeelte van de oprit van het tramviaduct, terwijl hij daarna nog met zijn soortgenoten A 39, 58 en 59 de tussendiensten Haarlem-Zandvoort resp. Haarlem-Aerdenhout op zich had genomen.



In 1899 begonnen de twee-assige motorrijtuigen nrs. 31 t/m 38 hun loopbaan bij de E.N.E.T. op de lijn Haarlem-Zandvoort. Open balkons!
In 1904 werd de tramdienst Amsterdam-Haarlem van de E.S.M. samengevoegd met de tramdienst Haarlem-Zandvoort van de E.N.E.T. De E.S.M. onderhield de dienst Amsterdam-Haarlem-Zandvoort met haar Métallurgique-motorrijtuigen nrs. 1—34 en de E.N.E.T. motorwagens nrs. 31—38 werden toen overbodig, temeer door de komst van de zgn. „Hamburger" bijwagens nrs. 65 t/m 70 van de E.S.M.

En zo schutterde hij dan iedere morgen, nadat een maximaal aantal wissels voor hem was omgelegd, het remiseterrein op om de mensen uit te laten en hun werk te verschaffen aan de uitgeladen kisten en trommels met papieren van hun elders werkzame collega's. Hij kon dan uitrusten, waartoe hij in een rustig hoekje bij de werkplaats werd gezet of zelfs, als hij een goede dag had, in de echte remise.

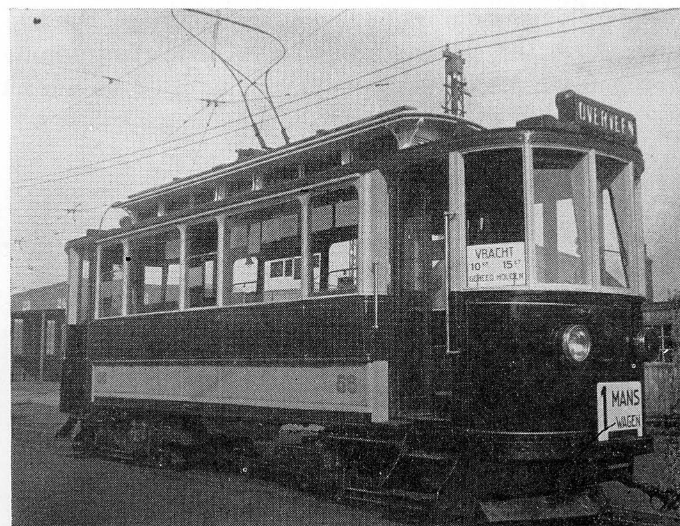
Ingeval van nood werd hij in de loop van de dag wel eens te voorschijn gehaald om overuren te rangeren of met een goederenwagentje achter zich met onbekende bestemming te verdwijnen. Maar 's avonds was hij in ieder geval weer present om zijn ritje Tempeliersstraat te maken, iets wat hij onmogelijk aan een Métallurgique kon overlaten!



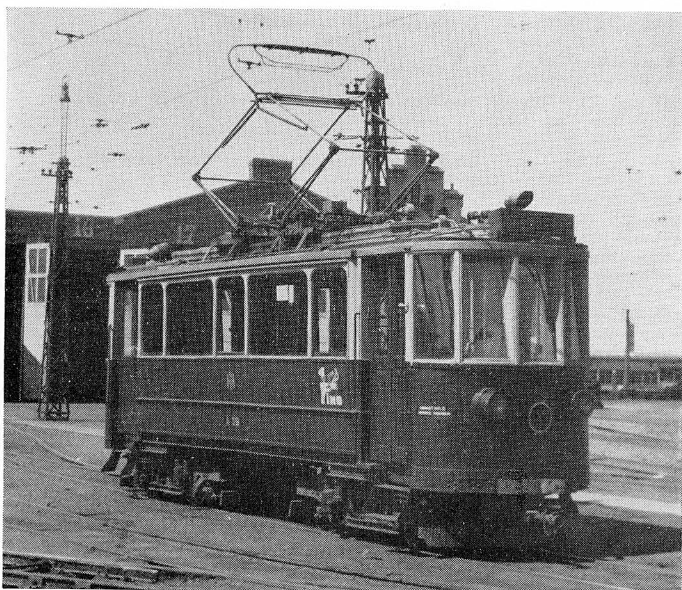
De toeneming van het vervoer op de lijn Amsterdam-Zandvoort deed behoefte ontstaan aan uitbreiding van het aantal aanhangrijtuigen. Men besloot de overbodig geworden acht E.N.E.T.-motorwagens nrs. 31—38 twee aan twee samen te voegen tot vier lange bijwagens op twee-assige draaistellen. Zo ontstonden in 1905/'06 drie rijtuigen, de nrs. 62, 63 en 64. Het vierde is er nooit gekomen, d.w.z. twee E.N.E.T.-motorwagens werden niet samengevoegd: de ene werd personeelwagen, de andere ging als twee-assige bijwagen op de E.N.E.T.-lijnen dienst doen. In de eerste wereldoorlog bestelde de E.S.M. nieuw materiaal: de bekende „Beynes-wagens". De „samengevoegde" bijwagens 62 en 64 kregen een nieuwe rijtuigbak van Beynes in de stijl van het nieuwe materieel. Wij vinden ze naderhand in de N.Z.H.-nummering terug als B 252 en 253. De 63 heeft het echter nooit tot zo'n nieuwe rijtuigbak gebracht. In zijn oude gedaante heeft deze „kip op hoge poten" het uitgehouden tot in 1957, zie bovenstaande foto.

Ongeduldig wachtte hij daar op de bestorming door half aangetrokken jassen van blijmoedig huiswaarts kerende lieden en op zijn baas, die hem door een beweging met de rijkruk tot leven zou brengen om op tijd de aansluitende diensten in de Tempeliersstraat te bereiken, na de bekende „dwarsover" naar het vierde spoor aldaar.

En nu is hij er niet meer; de potwagen, de trommelwagen of kortweg de „trommel". Toch „leeft" hij nog, want onze Directie heeft hem uit dank voor de sinds 1899 bewezen diensten en uit historische overwegingen (hij was de laatstovergeblevene van zijn



Die twee onverbouwde E.N.E.T.-motorwagens, dus die twee waarvan de bakken niet tot een lange bijwagen werden samengevoegd, kregen in 1913 draaistellen, zgn. maximum-traction-trucks, overeenkomstig die van het overige motorrijtuigenmaterieel van de E.N.E.T. Zij werden op die manier dus weer als motorrijtuig aan het wagenpark voor de reizigersdienst toegevoegd. Latere N.Z.H.-nummering A 58 en 59, zie bovenstaande foto. In 1913 werd het E.N.E.T.-lijnennet namelijk uitgebreid met de lijn Haarlem (Station)-Overveen (Julianaweg). Terugkomende op het onderschrift van de vorige foto: de samengevoegde oude bakken van de lange bijwagens 62 en 64, die dus waren vervangen door nieuwe Beynes „koetswerken", werden weer in tweeën gedeeld en zo ontstonden wederom vier kleine bakken. Deze werden eveneens op maximum-traction-trucks geplaatst overeenkomstig de hierboven afgebeelde A 58 en 59 en kregen de nrs. A 37 t/m 40.



De bij de vorige afbeelding genoemde A 37—40 hebben enige jaren in Waterland gereden na de elektrifikatie in 1932. In verband met de hoogte van het spoorwegviaduct bij Purmerend waren zij voordien ontdaan van de lichtkap. Toen het Waterlandse wagenpark naderhand met enige Métallurgique motorrijtuigen werd uitgebreid, werden er twee overbodig. Deze, de A 37 en 39, kwamen toen terug naar Haarlem om met de daar aanwezige A 58 en 59 de tussendienst Haarlem-Zandvoort (en in de oorlog Haarlem-Aerdenhout) te gaan rijden. De A 38 is in 1945 op de door de illegaliteit ondermijnde brug over de Slochtervaart bij Zunderdorp in de lucht gevlogen; de A 40 is in 1952 als werkwagen HY 111 gesloopt. De vier Haarlemse wagens, dus de A 37, 39, 58 en 59 hebben het ondanks hun taaiheid begeven. In de oorlog zijn de 58 en 59 op de Sloterdijkdienst „gesneuveld". In 1949 is de bak van de A 39 geplaatst op de draaistellen van de A 37 en die nieuwe en laatste combinatie heette A 37, zijnde de ons bekende „potwagen", waaraan dit artikel uiteindelijk is gewijd.

serie) van de sloperskamer gered door hem te schenken aan het Nederlands Spoorwegmuseum in Utrecht.

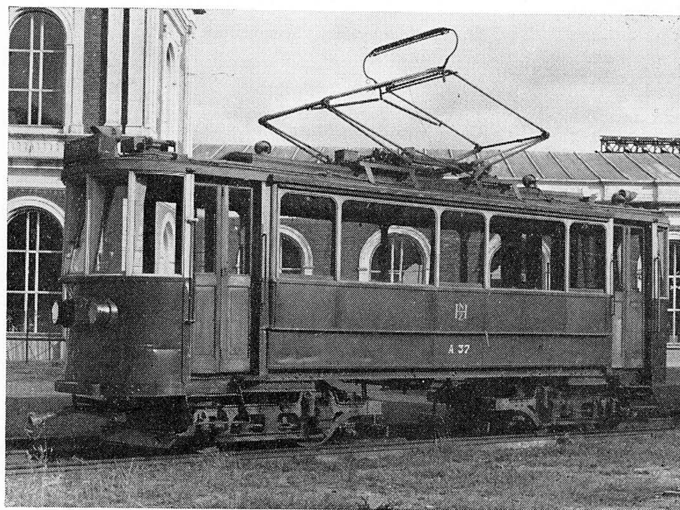
Als U in Utrecht komt, neemt U dan eens de tijd om dit zo prima ingerichte, goed gedocumenteerde en zeer interessante museum te bezoeken. Het is gevestigd in het gebouw en op het emplacement van het vroegere Maliebaanstation.

Verbaast U zich er niet over dat het Spoorwegmuseum thans ook trammaterieel bevat: in 1932 schonk onze toenmalige Directie reeds twee stoomtramlocomotieven en een -rijtuig, afkomstig van de lijn Leiden-Haarlem. Onze Directeur heeft het eveneens een aardig idee gevonden enige voor het Nederlandse tramwegwezen en voor de N.Z.H. typische rijtuigen voor de komende generatie te bewaren. U zult er ook vinden een „kikker", de A 14, en een rijtuig met postafdeling, de BY 2, beide geschonken na de opheffing van de tramlijn Amsterdam-Volendam.

Misschien dat er in de zestiger jaren een A 600 bijkomt, wie zal 't zeggen?

In ieder geval vindt U er het rijtuig, dat in dit artikel onze belangstelling had; onze ouwe trouwe potwagen, die U zeker met een koplamp-(pardon: frontlantaarn-)knipoog zal begroeten. Dat hij en zijn toenmalige zeven broeders sinds hun indiensttreding door de Eerste Nederlandsche Electrische Tram in 1899 het een en ander hebben meegemaakt moge U blijken uit de illustraties en de onderschriften.

Wij willen het hierbij dan laten met een welgemeend „rust in vrede" voor de A 37.



En hier staat hij dan op het emplacement van het voormalige Maliebaanstation (het Nederlands Spoorwegmuseum) in Utrecht en rust uit van 58 jaar trouwe dienst.

DANKBETUIGING

Zeer velen hebben op 31 augustus 1957 afscheid genomen van de tram op de lijn Amsterdam-Zandvoort en het traject Scheveningen-Carel van Bylandtlaan.

Dank zij het werk van enkele organisatiecomité's en de geschenken van velen, heeft dit afscheid — ondanks de weemoed bij tallozen — een feestelijk karakter gekregen, dat ons allen lang zal heugen. Het is mij helaas niet mogelijk alle comité's, publiciteits- en overheidsinstanties, die hun medewerking er aan hebben verleend om het afscheid tot een onvergetelijke gebeurtenis te maken, persoonlijk dank te zeggen. Ik moet dit dus in het algemeen doen, hetgeen bij deze gebeurt.

Zonder tekort te willen doen aan alle anderen wil ik echter met name noemen het Gemeentebestuur van Amsterdam; de stichting Haarlems Bloei; de Koninklijke Liedertafel „Zang en Vriendschap" met zijn voortreffelijke vertolking van het even bijzondere Requiem op de Blauwe Tram van de heer Jos de Klerk; en de organisatiecomité's in Amsterdam, Scheveningen en Zandvoort.

Zij allen hebben door de regeling van de gang van zaken en hun vriendelijke woorden en geschenken een belangrijke bijdrage tot het welslagen van het afscheid gegeven.

Daarnaast mag ik een woord van bijzondere dank niet onthouden aan de pers, radio, film en televisie voor hun waardige wijze van publiciteit, alsmede aan de politie voor het vele werk, dat zij de avond van het afscheid heeft moeten verzetten.

U kunt zich er van overtuigd houden, dat Uw aller belangstelling, voor ons een stimulans zal zijn om de dienende taak van ons bedrijf te blijven vervullen, zoals dit nodig is.

Jurriens

Directeur.



Op de melodie van: „Ik hou van jou, mooi Amsterdam" (door Willy Alberti)

TABÉ BLAUWE TRAM!

(gezongen door Willy Alberti)
in de nacht van 31 Augustus—1 September 1957

Vreugd van onze kinderjaren
Die ons bracht naar Zandvoort's strand,
Waar we gingen pootje baaien
Scheppen in het blonde zand,
Waar we speelden en ravotten,
Vrij als vogels in de lucht,
Tot de zon in 't Westen daalde
En we gingen met een zucht.

En de oudjes gingen graag nog
Met de ouwe blauwe mee
Om nog éénmaal te genieten
Van het blinken van de zee,
Waar ze dankbaar dan nog dachten
Aan de frisse, blijde vreugd,
Die ze aan het strand genoten
In hun lang vervlogen jeugd.

Refrein:
Blauwe tram,
Voor Amsterdam
Bracht je een straal van blijdschap mee
Jij hebt ons veel vreugd gegeven
Je was een lichtpunt in ons leven.
Blauwe tram,
Voor Amsterdam
Was je de band van stad en zee
Wij blijven nu met weemoed staan
Aan de lege baan.

UITTREKSELS DIENSTORDERS EN AANSCHRIJVINGEN

DIENSTORDERS

D.O. nr. 2098 19 augustus 1957 Gehele personeel	Compensatie huurverhoging.
D.O. nr. 2099 19 augustus 1957 Pers. Vd. en Td.	Hulpverlening autobussen.
D.O. nr. 3000 26 augustus 1957 Gehele personeel	Wijziging in leiding werkplaatsen e.d.
D.O. nr. 3001/3001a 28 aug./4 sept. 1957 Pers. Vd. en Td. Zuid-Holland	Voorschriften betreffende bediening wissels etc. in verband met wijziging exploitatie lokaaldienst Voorburg—Scheveningen.
D.O. nr. 3002 29 augustus 1957 Chauff. en automont.	Beproeving van de remmen van de autobussen.
D.O. nr. 3003 30 augustus 1957 Chauff. en monteurs Haarlem	Voorschriften inz. rijden Rijksweg 5 Haarlem—Amsterdam en bij uitrit busstation Zandvoort.
D.O. nr. 3004 31 augustus 1957 Chauff. en mont. Haarlem	Binnenrijden garage Soendaplein.
D.O. nr. 3005 26 augustus 1957 Gehele personeel	Tramlijn Zandvoort—Amsterdam en Scheveningen—Carel van Bijlandtlaan.
D.O. nr. 2106 31 augustus 1957 Gehele personeel	Telefoonnummer haltekantoor Marnixstraat te Amsterdam.
D.O. nr. 2107 5 september 1957 Toez.h. en rijdend personeel	Verloren geraakte 24 rittenkaarten C. J. Hameter.
D.O. nr. 2108 5 september 1957 Pers. hoofdkantoor, garage/werkplaats en rijdend personeel Leidsevaart	Gebruik fietsenstalling Leidsevaart.
D.O. nr. 2109 5 september 1957 Chauff. en monteurs Haarlem	Stopverbod in Halfweg niet voor N.Z.H.
D.O. nr. 2110 10 september 1957 Gehele personeel	Telefoonno. haltekantoor Marnixstraat Amsterdam.
D.O. nr. 2111 12 september 1957 Chauff. en monteurs N- en Z.-Holland	Behoedzaam rijden.
D.O. nr. 2112 12 september 1957 Pers. tram Voorburg	Ontevredenheidsbetuiging.
D.O. nr. 2113 18 september 1957 Toez.h. en rijdend personeel	Verloren geraakte 24 kosteloze vrijkaart t.n.v. kantoorbediende „A". A. G. S. Posthumus.

AANSCHRIJVINGEN

ASV nr. 1770 Hlm 14 augustus 1957 Chauff./conducteurs	a. Parkeren langs voormalige Beynes fabriek. b. Kantoor haltechef Stationsplein.
ASV nr. 1772 Hlm 17 augustus 1957 Chauff./conducteurs	Buslijn Haarlem—IJmuiden. Facultatieve halte.
ASV nr. 1775 Hlm ASV nr. 1226 Leiden 20 augustus 1957 Chauff./conducteurs	Autobuslijn Zandvoort—Haarlem—Amsterdam.
ASV nr. 1228 Leiden/Voorburg 27 augustus 1957 Wagenv./conducteurs	Lokaaldienst Scheveningen—den Haag—Voorburg.
ASV nr. 1229 Leiden/Noordwijk 27 augustus 1957 Chauffeurs	Routewijziging lijn Leiden—Voorhout—Noordwijkerhout.
ASV nr. 1776 Hlm ASV nr. 1230 Leiden/Noordwijk 28 augustus 1957 Busconducteurs	Wijziging agentschap te Wassenaar.
ASV nr. 1777 Hlm 28 augustus 1957 Chauffeurs	Tijdelijke routewijziging autobuslijn 3.
ASV nr. 1781 Hlm 30 augustus 1957 Chauff./conducteurs	Alle uit- en inrukkende diensten stoppen aan Schoutje voor opnemen en uitlaten reizigers.
ASV nr. 1232 Leiden/Voorburg 29 augustus 1957 Conducteurs	Lokaaldienst Scheveningen—den Haag—Voorburg.
ASV nr. 1782 Hlm ASV nr. 1233 Leiden 30 augustus 1957 Chauff./conducteurs	Zoekgeraakte 10 c codebiljetten.
ASV nr. 1783 Hlm 30 augustus 1957 Chauffeurs	Verplaatsing haltebordje aan halte Houtplein.
ASV nr. 1784 30 augustus 1957 Chauff./conducteurs	Inrukkende bussen moeten reizigers medenemen tot garage.
ASV nr. 1785 Hlm ASV nr. 1234 Leiden/Noordwijk 4 september 1957 Chauff./conducteurs	Vermeldingen lijncijfers op cond.rapport en afrekenstaatje.
ASV nr. 1786 Hlm 6 september 1957 Chauff./conducteurs	Stationeren bustation Marnixstraat te Amsterdam.
ASV nr. 1787 Hlm ASV nr. 1235 Leiden 6 september 1957 Chauffeurs N.S.-busdienst	Reservebussen den Haag.
ASV nr. 1788 Hlm 9 september 1957 Chauffeurs	Reizigerstelling Amsterdam—Zandvoort.
N.S.-busdienst ASV nr. 1790 Hlm 20 september 1957 Chauffeurs	Klachten doorrijden halteplaatsen Heemstede dienst Leiden—Haarlem.
ASV nr. 1791 Hlm ASV nr. 1238 Leiden/Noordwijk 20 september 1957 Chauff./conducteurs	Verplaatsing halten Gladiolenstraat te Lisse.

PERSONEELSMEDEDELINGEN

GEBOREN:

Gijsbertha Maria, dochter van chauffeur J. C. Zethof te Haarlem .	5-8-1957
Robert, zoon van chauffeur H. C. Wassink te Haarlem	6-8-1957
Maria Liduina Theresia, dochter van adjunct-commies H. J. van Leeuwen te Haarlem	9-8-1957
René, zoon van conducteur bus H. Faber te Haarlem	11-8-1957
Joseph Hermanus, zoon van chauffeur J. W. P. v. d. Raad te Haarlem	15-8-1957
Jan Leendert Egbert, zoon van chauffeur C. Zweegman te Haarlem	15-8-1957
Fokje Frederika, dochter van chauffeur O. Haakma te Haarlem .	17-8-1957
Agnes, dochter van monteur bovenleiding I L. Smit te Haarlem .	24-8-1957
Alfred Gijsbert Johan, zoon van chauffeur J. Vonk te Haarlem .	1-9-1957

GEHUWD:

H. M. Steffers, chauffeur te Haarlem met Mej. D. Egmond . . .	20-7-1957

OVERLEDEN:

D. Korthals, poetser te Haarlem	14-8-1957
J. Stravers, conducteur/treingeleider te Voorburg	29-8-1957
A. Koning, gepensioneerd wagenvoerder te Haarlem	22-9-1957

RECTIFICATIE:
OVERLEDEN:

Mevr. M. J. Nijssen, echtgenote van gep. chef Techn. dienst H. J. Mulder te Haarlem	12-6-1957

PENSIONERING:

H. W. van Bruggen, wagenvoerder I te Haarlem	1- 9-1957
E. J. van Borkum, ambachtsman I te Haarlem	1-11-1957
A. v. d. Linden, vm. onderh. monteur te Leiden	1-11-1957

HERDENKING

In de maanden augustus en september ontvingen wij het bericht van het overlijden van twee personeelleden en een gepensioneerde.

Na een ernstige ziekte werd op 14 augustus 1957 op 39-jarige leeftijd weggenomen de heer D. Korthals, poetser ter standplaats Haarlem.

Op 28 april 1947 trad hij in dienst bij ons bedrijf, waaraan hij slechts 10 jaar zijn krachten heeft mogen geven.

Op 29 augustus 1957 overleed op 60-jarige leeftijd de Heer J. Stravers, conducteur/treingeleider te Voorburg.

Als remisebeambte trad hij op 5 januari 1920 te Hillegom in dienst. Ruim 37 jaar heeft hij met toewijding de Maatschappij gediend.

Gepensioneerd wagenvoerder A. Koning overleed op 22 september 1957 te Zandvoort. Ruim 42 jaar heeft hij zijn beste krachten aan het bedrijf gegeven. Twaalf en een half jaar heeft hij van zijn pensioen mogen genieten. Hij bereikte de leeftijd van 77 jaar.

INHOUD:

Stukken bestemd voor de Redactie te richten aan: Redactie Maandblad N.Z.H., afd. Personeelzaken, Hoofdkantoor N.Z.H. Leidsevaart 396, Haarlem